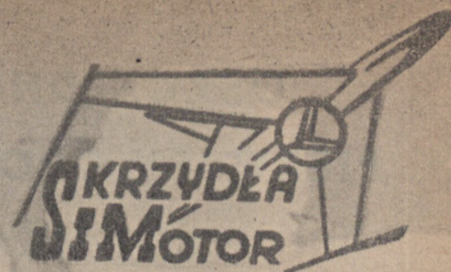



49 (285) ROK VI
2-8 GRUDNIA
1951
Cena 60 gr

# OSZCZĘDNOŚĆ PIERWSZY OBOWIĄZEK LOTNIKA

Żyjemy w pięknych i wspaniałych czasach. W naszych oczach dokonuje się rzeczy, które dawniej powstawały powoli, w ciągu dziesięciolecia, a nawet całych wieków. A ileż jest nowych, wspaniałych zjawisk, z którymi tylko my mamy możność się zetknąć! Nigdy jeszcze nie wytapiano w Polsce tyle stali i nie wydobywano tyle węgla. A nowe kolonie robotnicze, kina, fabryki, szkoły, ba, w ogóle nowe miasta! Wiecie o tym dobrze, jest to bowiem sprawa nas wszystkich, jak potężny i silny jest nasz kraj, co się w nim dzieje i dokąd zamierza.

Wiecie z pewnością i to, że podstawą naszych wspaniałych zwycięstw jest ogromny i ofiarny wysiłek ludzi pracy w naszym kraju, pomnożony przez rozsądną, przemyślaną gospodarkę planową. Ludzie pracy czują się w naszym kraju, jak na własnym gospodarstwie, bo Polska Ludowa jest właśnie wielkim gospodarstwem.

A cóż robi dobry gospodarz? Dobry gospodarz stara się, aby w jego gospodarstwie było lepiej, weselej, dostatniej, żeby dom jego cieszył się szacunkiem u sąsiadów. Tak samo i my troszczymy się, aby nasz kraj był coraz silniejszy i potężniejszy, bo imperialiści nie śpią i nasza słabość byłaby im bardzo na rękę.

Zastanówmy się jednak Koledzy: czy na naszym lotniczym odcinku postępujemy dostatecznie rozumnie i oszczędnie, czy zasługujemy na miano gospodarzy? Właśnie oszczędność, jak najdalej idąca oszczędność, jest pierwszym przykazaniem gospodarza w ogóle, a lotnika w szczególności. Nie wolno nam ani przez chwilę zapominać, że nasze latanie kosztuje bardzo dużo i że płacą za to wszyscy ludzie pracy w naszym kraju. Jakiekolwiek marnotrawstwo tych pieniędzy jest przestępstwem wobec państwa ludowego i wobec naszych towarzyszy. Musimy dbać, aby każda złotówka wydana na popieranie sportu lotniczego, przyczyniła się do polepszenia wyników naszego wyszkolenia.

A jednak... Koledzy, czy nie spotykamy się jeszcze bardzo często z marnotrawstwem? Zacznijmy od aeroklubu. Weszło już niemal w zwyczaj, że silnik samolotu jest „na chodzie" przed startem o wiele dłużej, niż wymaga tego normalne rozgrzanie. A przecież zbyteczna praca silnika kosztuje bardzo dużo: nie tylko wypala się paliwo, które mogłoby być użyte do następnych lotów, ale niszczy się i sam silnik, skutkiem czego prędzej trzeba oddać go do remontu. Dlatego musimy rozpocząć zaciętą walkę o oszczędzanie pracy silnika, o każdą kroplę paliwa, oleju i smaru.

Dalej. W wielu aeroklubach i szkołach lotniczych znajdują się dość duże ilości cennego sprzętu lotniczego, w szczególności przyrządów pokładowych. A równocześnie inne aerokluby i ośrodki treningowe odczuwają brak tych przyrządów. Jest obowiązkiem każdego z nas ujawniać te „zapasy" i zgłaszać je natychmiast. Niech służą innym kolegom i pomagają im w lataniu.

Poważne zadania stoją również przed mechanikami klubowymi, których sumienna i rzetelna dbałość o sprzęt lotniczy — o samoloty, szybowce, wyciągarki — może zaoszczędzić wiele tysięcy i dziesiątków tysięcy złotych. Oczywiście nie zdadzą się na nic wysiłki mechaników, jeżeli o sprzęt nie będą dbać piloci, jeżeli będą łamać płozy przy nieuważnym lądowaniu czy zostawiać sprzęt na deszczu. Znaczenie ma tu również troskliwa konserwacja sprzętu i przechowywanie go w dni nielotne.

Ale lotnictwo sportowe nie kończy się oczywiście na aeroklubach. Są jeszcze Zarządy Okręgów, Oddziałów i cały ogromny aparat naszej organizacji masowej. Sprawa oszczędności jest i tu bardzo ważna, choć przejawiać się musi w innej formie. Aparat administracyjny służy tylko najważniejszemu zadaniu naszej organizacji: szkoleniu lotniczemu, nie może więc w żadnym razie pochłonąć wielkich sum, które mogłyby być wykorzystane na szkolenie. A więc musimy oszczędzać to wszystko, co zużywamy przy pracy: papier, którego każdy skrawek powinien być wykorzystany do notatek, energię elektryczną, tak potrzebną dla naszego przemysłu, a często niestety bezmyślnie marnowaną, węgiel, zużywany do opalania pomieszczeń. Waszym obowiązkiem, koledzy, jest nie tylko oszczędzać, ale i pilnować, aby oszczędzali wszyscy towarzysze Waszej pracy.

Musimy Koledzy zrozumieć, że rozsądna, oszczędna gospodarka jest dla naszego kraju sprawą bardzo ważną, od której w dużym stopniu uzależnione jest to, jak prędko staniemy się krajem socjalistycznym.

Czy oszczędzać można tylko na materiałach, z którymi mamy codziennie do czynienia? Nie, z pewnością nie. Oszczędnością będzie także ostrożna praca przy wyciągarce, wykorzystanie listewek z rozbitego modelu do budowy następnego, zbudowanie maszyny do modelarni ze złomu, dłuższa jazda bez remontu samochodem aeroklubowym.

Oszczędnością będzie również wykorzystanie różnych odpadków do budowy pomocy naukowych. Sprawa ta ma szczególnie doniosłe znaczenie, nie ograniczamy się tu bowiem tylko do zużywania odpadków, ale skracamy proces szkolenia. Każdy z nas wie, że prawa aerodynamiki o wiele lepiej i szybciej wbijają się w pamięć, kiedy widzimy je zastosowane w praktyce, nieopisane choćby najprzystępniej w książce czy skrypcie.

Oszczędzać można i trzeba również w Kołach LL, co prawda w innej formie. A więc członkowie LL powinni brać udział we wszelkich akcjach oszczędnościowych, jak zbiórka złomu, zbiórka odpadków, oszczędzanie papieru, wody, energii elektrycznej, pomocy szkolnych itp.

Koledzy! Postawcie sprawę oszczędności na swoim najbliższym zebraniu zetempowskim. Pomyślcie nad nią tak, jak myślicie nad swoimi osobistymi sprawami, bo przecież pilot czy mechanik Polski Ludowej, a lotnictwo Polski Ludowej — to jedno.

## 100.845 ZŁOTYCH ZAOSZCZĘDZĄ PRACOWNICY

### ZARZĄDU OKRĘGU LL W KIELCACH

Doceniając znaczenie oszczędzania, jako pierwsi do walki o oszczędność w pracy, użytkowania sprzętu i materiałów w naszym lotnictwie stanęli pracownicy Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Kielcach.

**„Pracownicy ZOLL i SOT zebrani na naradzie roboczej w dniu 28 listopada br. w Kielcach, pragnąc wziąć czynny udział w przyspieszeniu wykonania Planu 6-letniego postanawiają przez wzmożoną oszczędność wykorzystać racjonalnie fundusz społeczny przeznaczony na działalność Ligi Lotniczej"** — mówi rezolucja pracowników ZOLL-u i SOT, podejmujących zobowiązania wzmożonej oszczędności.

A oto niektóre z podjętych zobowiązań: **pracownicy kancelarii ZOLL** postanowili prowadzić oszczędną gospodarkę materiałami biurowymi, **pracownicy Wydziału Finansowego** wykonają bilans za rok 1951 w przewidywanym terminie i bez pomocy osób obcych, podwyższą kwalifikacje jednego pracownika kasjera na księgowego drogą systematycznego douczania przez przeciąg 48 godzin wykładowych.

**Pracownicy SOT** zobowiązali się we własnym zakresie oprawić pomoce naukowe, a przy szkoleniu szybowcowym w 1952 r. wykorzystywać wyłącznie wyciągarkę, nie wyłączając szkolenia kursu podstawowego, co w konsekwencji przyniesie oszczędności około 120 godzin lotu samolotów.

**Wydział Propagandy** wykona plan pracy na miesiąc grudzień do dnia 25.XII.1951 r. i plan na I-szy kwartał 1952 r. do dnia 15 marca.

**Kol. Domagała** przeprowadzi systematyczną konserwację sort lotniczo - technicznych i obuwia, a ich drobne naprawy wykona we własnym zakresie.

**Kol. Sobczyk** zobowiązał się we własnym zakresie przeprowadzić remont wieży do skoków spadochronowych, a **kol. Brelski** — dostarczyć 3 warsztaty modelarskie modelarniom wiejskim, wykonać pomoce naukowe do szkolenia, a za zaoszczędzone w ten sposób pieniądze zakupić niezbędny sprzęt dla dwóch modelarni wiejskich. Ponadto kol. Brelski wykona systemem gospodarczym ze skasowanego sprzętu tysiąc metrów bieżących listewek sosnowych 0,15.

**Mechanik lotniczy kol. Jagiełło** przez oszczędną eksploatację sprzętu przedłuży pracę dwóch silników lotniczych o 50 godzin oraz zaoszczędzi znaczną ilość paliwa i skróci czas postoju maszyny na ziemi.

**Stolarze lotniczy Kopeć i Gwiaździński** wyremontują dwa wózki transportowe, a kierowca samochodowy — **Bartnik** przeprowadzi średni remont samochodu.

**Pracownicy Wydziału Lotniczego** zobowiązali się wykonać prace przewidywane na rok przyszły systemem gospodarczym oraz oczyścić z korozji i pomalować minią ołowianą konstrukcję żelazną hangaru.

Pracownicy ZOLL w Kielcach podjęli poza wymienionymi wiele innych nie mniej cennych zobowiązań, które łącznie przyniosą **100 845 złotych oszczędności.**

Meldunek o podjęciu zobowiązań oszczędzania pracownicy Ligi Lotniczej w Kielcach kończą wezwaniem do podejmowania podobnych zobowiązań przez wszystkie ogniwa LL. na terenie całego kraju:

**„Niech nasze zobowiązania przyczynią się do wzmocnienia obronności naszego kraju przeciwko podłym zakusom podżegaczy anglo - amerykańskich, dążących do wywołania nowej wojny.**

**Wytężoną pracą, wzmożeniem oszczędności budujemy lotnictwo Polski Socjalistycznej, służące ludziom pracy miast i wsi i sprawie walki o pokój.**

**Niech żyje i rozkwita nasza Ludowa Ojczyzna!**

**Niech żyje ZSRR, bastion obozu pokoju i postępu!**

**Niech żyje Kierowniczka i Organizatorka naszych zwycięstw — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza i Jej Przewodniczący Tow. Bolesław Bierut!**

**Niech żyje Wódz postępowej ludzkości i Chorąży Pokoju Tow. Józef Stalin!"**




## RADZIECCY SZYBOWNICY NA OBOZIE W JELENIEJ GÓRZE

Od 18 listopada Szybowcowy Obóz Wyczynowy w Jeleniej Górze gości u dwuosobową delegację szybowników radzieckich, którzy przybyli do Polski na zaproszenie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej celem wzięcia udziału w lotach falowych. Sympatyczni goście to Witalij Simonow — instruktor Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa i Zoja Mariejewa — młoda instruktorka Aeroklubu Moskiewskiego.

Powitanie delegacji przez uczestników obozu stało się serdeczną manifestacją braterstwa i głębokiej przyjaźni, jaka łączy szybowników polskich z radzieckimi. W odpowiedzi na owacje uczestników obozu pilot Simonow wygłosił krótkie przemówienie i podkreślił w nim imponujące wyniki szybownictwa polskiego, dla których szybownicy radzieccy są z pełnym uznaniem. W zakończeniu, wśród żywiołowych oklasków słuchaczy, Simonow wyraził nadzieję, że coraz bardziej zacieśniająca się współpraca pilotów polskich z radzieckimi da na pewno jeszcze lepsze wyniki i pozwoli sięgnąć po wszystkie pozycje tabeli szybowcowych rekordów międzynarodowych.

Pomiędzy gośćmi radzieckimi i polskimi szybownikami zawiązało się od razu serdeczne koleżeństwo. Koleżeństwo lotnicze najlepiej uwidacznia się na starcie, przenieśmy się zatem na lotnisko.

* * *

Jest dzień treningowo-lotny. Piloci przerabiają kolejne zadania programu holu halniakowego. Simonow i Mariejewa, pomimo całonocnej podróży, są również na starcie. Pragną jak najszybciej zapoznać się z polskim sprzętem szybowcowym, z terenem lotniska, z rejonem lotów. Polscy koledzy udzielają im ochoczo wyjaśnień. Dwujęzyczne rozmowy obfitują w momenty humorystyczne, bo nie wszystkie słowa są zrozumiałe. Pośrednictwo tłumacza jest jednak zbędne — od czegóż gestykulacja rąk? Przy jej pomocy piloci potrafią powiedzieć sobie wszystko.

A Simonow i Mariejewa to pod każdym względem prawdziwi piloci. Przebija to z ich każdego fachowego pytania. Przebija też z wypowiedzi, które cechuje głęboka teoretyczna znajomość polskiego sprzętu.

Simonow to doświadczony wyga powietrzny. Ma 500 godzin nalotu szybowcowego i 2000 godzin nalotu silnikowego. Lata od 15 lat, a 13 lat jest już instruktorem. Zapytany o swoje największe wyczyny, odpowiada z powściągliwością i starannością:

Wyczynowo niewiele latałem. Moje najpoważniejsze wyniki to... kadry wyszkolonej młodzieży szybowcowej". Wypowiedzi towarzyszy prosty, szczery uśmiech, który mówi więcej jak słowa.

Miła, zawsze rumiana i zawsze uśmiechnięta Zojeczka Mariejewa jest, pomimo swych młodych lat, niemniej doświadczoną pilotką. Lata już osiem lat, a od 5 lat szkoli. W swym stażu lotniczym ma 500 godzin szybowcowych i 200 godzin silnikowych. Polscy koledzy patrzą na swych gości z szacunkiem. Takimi nalotami mało który z naszych może się poszczycić.

Po zapoznaniu się z terenem lotniska i z rejonem lotów, po uważnym wysłuchaniu instruktażu kol. Urbanowicza, goście wykonują starty zapoznawcze na „Muchach". Koleżeńska serdeczność, z jaką polscy koledzy pomagają im w przygotowaniu się do lotów, jest godna podkreślenia. Jeden poprawia ułożenie spadochronu w kabinie („żeby nie gniotło" wyjaśnia na migi), drugi dociąga pasy plecowe, inny sprawdza zaczepienie liny holowniczej, jeszcze inny domyka limuzynkę kabiny... a u wszystkich widać ogromną troskę o to, żeby goście czuli się jak najlepiej na naszym obozie.

Kierownik wyszkolenia obozu — Tadeusz Góra obserwuje uważnie start pilotów radzieckich. Po zakończonym locie wyraża na głos swoje uznanie:

— Ci mogą bez obaw stawiać czoło warunkom halniakowym. Z ich startu, ze sposobu lądowania, z każdego wykonanego w powietrzu manewru widać wyraźnie ich wysoką klasę pilotażową.

* * *

Dnia 19 listopada osłona meteorologiczna obozu, kierowana przez wypróbowanego przyjaciela szybowników — magistra Parczewskiego, zasygnalizowała zbliżenie się frontu zokludowanego.

„...W związku z tym w nocy i jutro powinien wiać halniak" — brzmiał wyrok „Twórców pogody". Na takie bezapelacyjne dictum, halniakowi nie pozostało nic innego, jak tylko... wiać i to z dużą mocą, wywołując oczywiście pożądaną falę.

Przygotowani zawczasu, piloci przypuścili dnia 20 listopada od samego rana szturm na wysokości i w wyniku tego szturmu padły nowe wyczyny: pilot Studencki Tadeusz z Bielsko-Bialskiego ALL osiągnął przewyższenie 5270 m, uzyskując pierwszy na obozie diament, a równocześnie warunek do złotej odznaki, Dziuba Tadeusz z Warszawy dopełnił swą złotą odznakę przewyższeniem 4460 m, a Lisiecki z Poznania i Młocek z Ostrowia zdobyli swe pierwsze warunki do złotej przewyższeniami 4270 i 3880 m. Raże Józef z Poznania doszedł do wysokości 5380 m, w przewyższeniu jednak brakło mu do diamentu 450 m.

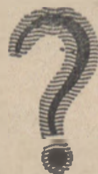
Piloci radzieccy Simonow i Mariejewa wykonali w tym dniu na „Żurawiu" zapoznawczy lot treningowy, w którym „przy okazji" osiągnęli przewyższenie 3000 m.

W roku ubiegłym tej miary wyczyn udało się osiągnąć pilotom dopiero w 18-ym dniu trwania obozu. Jeżeli w roku bieżącym wyniki takie padają już w dniu 9-ym, to można przypuścić, że z końcem obozu wyczyny przekroczą dwukrotnie ubiegłoroczne.

Życzymy tego z całego serca.

T.R.

# CO GDZIE KIEDY






**LATAJĄCE KARETKI POGOTOWIA**
Po gruntownym remoncie i przystosowaniu samolotów typu „Piper-Cub" do przewożenia chorych Aerokluby Ligi Lotniczej otrzymały nowy sprzęt ratowniczy.

Zarząd Okręgu LL w Łodzi zorganizował w salach Domu Żołnierza przy ul. Przejazd 34 ciekawą wystawę modeli latających, szybowcowych i silnikowych oraz sprzętu lotniczego. Wystawa ta cieszy się dużym zainteresowaniem wśród łódzkiej publiczności.

●

W Bydgoszczy został rozstrzygnięty konkurs na gazetkę ścienną o tematyce lotniczej na V Tydzień Lotnictwa.

Wśród 150 nadesłanych na konkurs gazetek — pierwsze miejsce zdobył zespół redakcyjny pracowników Urzędu Poczty i Telekomunikacji w Toruniu. Członkowie zwycięskiego zespołu redakcyjnego otrzymali w nagrodę bezpłatny przelot do Warszawy samolotem LOT-u.

Pozostałym wyróżnionym zespołom redakcyjnym przyznano nagrody książkowe i pamiątkowe dyplomy. Wśród wyróżnionych redaktorów gazetek znajdują się robotnicy z Bydgoszczy, Torunia, Chełmna i Jaksic.

●

W najbliższym czasie modelarze Ligi Lotniczej w Nowej Hucie będą mogli przystąpić do zajęć praktycznych w nowej modelarni. Dzięki staraniom Zarządu Oddziału Powiatowego LL w Nowej Hucie modelarzom przydzielono obszerny lokal. Modelarnia zostanie wyposażona w sprzęt modelarski umożliwiający systematyczne szkolenie przyszłym pilotom i konstruktorom.

●

W gminie Lipusz w pow. Kościerskim uczniowie Szkoły Podstawowej jednomyślnie podpisali zbiorową deklarację wstępowania do Ligi Lotniczej.

Przy szkole razem z kołem LL powstała modelarnia lotnicza, nad którą sprawują opiekę instruktorzy modelarscy z Oddziału Pow. LL w Kościerzynie. Nowozorganizowane koło i modelarnia cieszą się dużą popularnością wśród lipuszańskiej młodzieży.

Otwarty ostatnio Ośrodek Propagandowy Ligi Lotniczej w Zielonej Górze rozwija szeroką działalność, popularyzując lotnictwo wśród szerokich rzesz społeczeństwa. W okresie zimowym zostanie oddany do użytku, remontowany obecnie, Okręgowy Ośrodek Modelarski.

Zarząd Okręgu Zielonogórskiego Ligi Lotniczej projektuje budowę wieży do skoków spadochronowych, aby z wiosną w nowym roku rozpocząć szkolenie spadochronowe.

●

Samolot sanitarny Ligi Lotniczej kierowany przez pilota Lewandowskiego dokonał przelotu z Przedcza do Łodzi, przewożąc ciężko chorą mieszkankę Przedcza ob. Janinę Kowalik do szpitala specjalistycznego w Łodzi, gdzie chorej uratowano życie.

Przelot pilota Lewandowskiego jest jeszcze jednym dowodem troski władzy ludowej o zdrowie swoich obywateli.

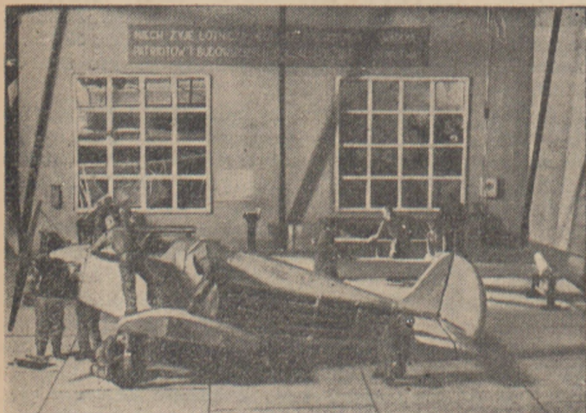
●

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej we Wrocławiu zamierza w 1952 roku wybudować wieżę spadochronową, która prawdopodobnie stanie obok Parku Kultury. W związku z projektem budowy wieży, w najbliższych dniach zostanie przeprowadzone specjalne zebranie organizacyjne Komitetu Społecznego.

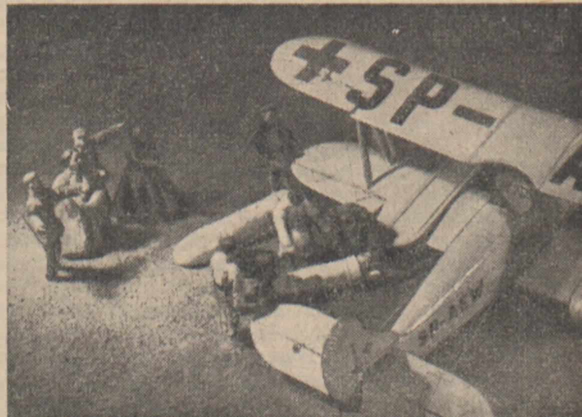
●

W ostatnich dniach Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Nowej Hucie przystąpił do budowy wieży spadochronowej.

Znając tempo pracy młodzieży NOWEJ HUTY jesteśmy pewni, że już w niedługim czasie będziemy świadkami pierwszych skoków.



Fragmenty z wystawy modeli redukcyjnych i latających zorganizowanej w Warszawie przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej. Wystawa otwarta została w dniu 7 grudnia br.



# MŁODZIEŻY NA SAMOLOTY!




**Na Ciebie również, Kolego, czekają w Aeroklubach i Ośrodkach Ligi Lotniczej nasze doskonałe samoloty sportowe.**

Nasze silne i młode Ludowe Lotnictwo rozwija się wspaniale. Wszyscy ci, którzy mieli możność obserwowania pokazów lotniczych w dniu Święta Lotnictwa mają niewątpliwie do dziś w pamięci ten wspaniały przegląd potęgi i sprawności demonstrowanej przez ludzi i ich maszyny. Siedem lat pracy naszego lotnictwa, to siedem lat walki o wyższy poziom wyszkolenia, to siedem lat walki o zdrowe i oddane Władzy Ludowej kadry. Kuźnią tych kadr jest masowa, społeczna organizacja — Liga Lotnicza. Opierając się na doświadczeniach radzieckiego DOSAAF, Liga Lotnicza rozwija sport lotniczy i szkoli przodującą młodzież miast i wsi, przygotowując ją do służby w Ludowym Lotnictwie stojącym na straży zdobyczy mas pracujących — pokoju i budownictwa socjalistycznego.

Rozwój sportu lotniczego w Polsce uwarunkowany jest troskliwą opieką władzy Ludowej. Wyrazem tej opieki jest udostępnienie jak najszerszym masom młodzieży tak pięknego sportu jakim jest lotnictwo. W jego wszystkich dziedzinach — w modelarstwie, szybownictwie, sporcie silnikowym i spadochronowym — nasza wspaniała lotnicza młodzież zdobywa coraz to wyższy poziom wyszkolenia, sięgając wielokrotnie po najwyższe odznaczenia sportowe i rekordy międzynarodowe.

Szybki rozwój i rozrost sportu lotniczego powoduje zwiększone zapotrzebowanie na kadry fachowców. Aby wyszkolić rosnące rokrocznie zastępy młodzieży, potrzeba świadomych, oddanych lotniczej sprawie instruktorów szybowcowych, silnikowych i spadochronowych. Aby obsłużyć rosnące ilości doskonałego sprzętu potrzeba mechaników silnikowych, płatowcowych i osprzętowych, aby zwiększyć ilość startów potrzeba wielu mechaników wyciągarkowych.

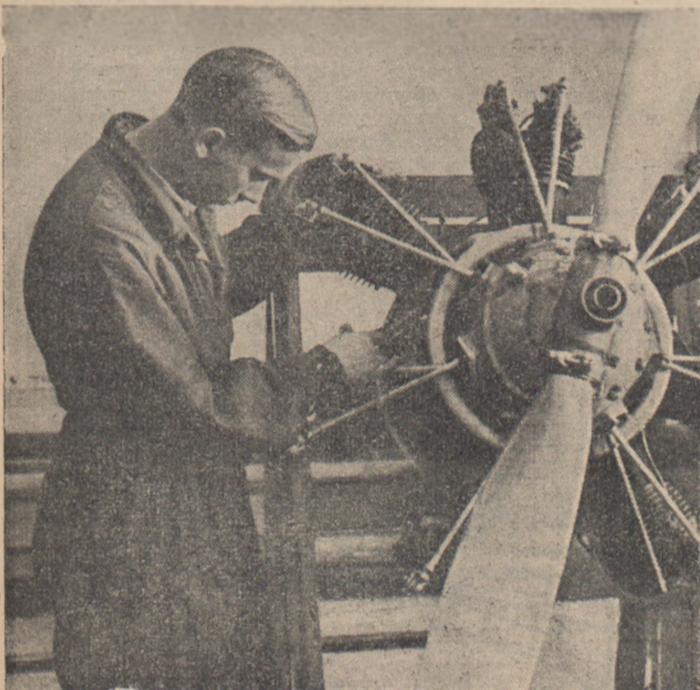
Aby sprostać tym zadaniom Liga Lotnicza zorganizowała sieć kursów instruktorów. Znajdą się na nich nasi najlepsi piloci sportowi, by po ich ukończeniu pełnić zaszczytną pracę wychowawców młodych kadr dla Ludowego Lotnictwa. Rozliczne możliwości zdobycia lotniczego zawodu instruktora czy mechanika, jakie stawia przed entuzjastami lotnictwa nasza organizacja, są dla nich piękną szansą spełnienia najgorętszych marzeń, biorących swój początek niejednokrotnie w czasach ciężkiego, przeżywanego w sanacyjnej Polsce dzieciństwa. Marzenia te znalazły teraz, w Ludowej Polsce, konkretne szanse realizacji. Stało się to dzięki rewolucji społecznej dokonanej po ostatniej wojnie, dzięki masowemu szkoleniu jakie organizuje Liga Lotnicza.

Żywiołowy pęd młodzieży do lotnictwa znajduje swe ujście w masowym szkoleniu w pilotażu silnikowym, szybowcowym oraz w sporcie spadochronowym. Przed zarządami kół Ligi Lotniczej staje poważne zadanie zabezpieczenia obecnych przyjęć na szkolenie. Muszą iść na nie najlepsi, najaktywniejsi członkowie koła. Na kursach szybowcowych oraz silnikowych muszą się znaleźć tylko ci, którzy przodują w nauce czy pracy oraz w postępach opanowania podstaw wiedzy lotniczej na KWWL-ach czy w modelarniach, ci którzy swą postawą społeczną i ideologiczną stają się godni pokładanego w nich zaufania. Dlatego też przy naborze na szkolenie kierujemy się hasłem: „Przodująca młodzież ZMP-owska — fundamentem kadr lotniczych".

Wszyscy ci, którzy starają się o skierowanie na szkolenie lotnicze muszą sobie zdać dokładnie sprawę, że czeka ich praca piękna lecz trudna, że na swej drodze mogą spotkać się z poważnymi niepowodzeniami. Nikt nie powinien iść do lotnictwa pod wpływem chwilowego impulsu. Lotnictwo wymaga od swych ludzi umiłowania i siły woli. Dlatego też składając podanie w Zarządzie Okręgu Ligi Lotniczej winieneś się zastanowić i przemyśleć dokładnie swą decyzję*. Ukończenie szkolenia lotniczego nakłada na Was obowiązek systematycznego treningu i podnoszenia swych wiadomości teoretycznych i praktycznych.

Lotnictwo stawia także surowe wymagania zdrowotne. Nie może w nim służyć nikt kto posiada jakiekolwiek objawy chorobowe lub zniekształcenia poszczególnych organów. Lotnictwo wymaga od swych ludzi tężyzny fizycznej i dlatego dla kandydatów na szkolenie ma tak wielkie znaczenie sport. Poważna i ciężka praca w lotnictwie wojskowym, komunikacyjnym czy wreszcie w służbie gospodarki narodowej (zwalczanie szkodników lasów i pól, loty sanitarne) wymagają wysokiego poziomu wyrobienia ideologicznego. Kto nie zdaje sobie sprawy z tych poważnych zagadnień, nie może się znaleźć w szeregach lotniczej młodzieży. Pamiętajcie! Stajecie przed poważnym problemem! Decydując się na przystąpienie do szkolenia lotniczego, mocno stajecie w szeregu walczących o pokój i socjalizm, przyczyniacie się do umocnienia naszego państwa, by bronić zdobyczy socjalistycznego budownictwa przed zakusami imperializmu. Droga do lotnictwa stoi przed Wami otworem! Młodzieży — na samolot!

**Zostań mechanikiem lotniczym, poznaj dokładnie silnik — serce samolotu!**



---

*** Warunki przyjęć na szkolenie lotnicze oraz na kursy instruktorów i mechaników podajemy w „Poczcie lotniczej".**



# NIC NADZWYCZAJNEGO

**M. BIEŁACHOWA**

Lotnicy często wspominali o jednym z lotów Siemienkowa. Ale, gdy pytano o to samego Aleksiejewa Siemienkowa, zwykł był odpowiadać krótko:

— Ależ o czym tu opowiadać! Nic nadzwyczajnego się nie przydarzyło. Lataliśmy na tyły nieprzyjaciela, a w drodze powrotnej Niemcy ostrzelali nasz samolot z dział przeciwlotniczych. Ale zadanie wykonaliśmy i szczęśliwie wróciliśmy do bazy. Otóż i wszystko.

Tak opowiadał Aleksiej Siemienkow.

A oto jak było w rzeczywistości:

W maju 1942 roku na froncie Wołchowskim jedna z formacji wojskowych okrążona została przez nieprzyjaciela. Zaopatrywać ją w amunicję i produkty żywnościowe można było tylko z powietrza. Dlatego też wielkie samoloty transportowe rozpoczęły systematyczne loty przez linię frontu do okrążonych.

Droga powietrzna była niebezpieczna. Niemcy rozstawili gęsto patrole myśliwców, a z ziemi bacznie kontrolowała niebo artyleria przeciwlotnicza. Latać można było tylko nocą. W dzień groziło zbyt wielkie niebezpieczeństwo ze strony myśliwców i dział przeciwlotniczych.

Siemienkow nie po raz pierwszy leciał tą trasą, ale jak zwykle był bardzo uważny.

— Ty patrz na prawo, — powiedział do drugiego pilota, Osipianowa, kiedy zbliżyli się do linii frontu, — a ja będę obserwować z lewej strony i z przodu.

Obaj w skupieniu obserwowali horyzont.

W dole wrzała zażarta walka artyleryjska. Ziemia rozbłyskiwała pomarańczowymi, czerwonymi i zielonymi światłami, znaczącymi miejsce wybuchu pocisków.

Ze strony wojsk radzieckich biły „katiusze". Z samolotu dobrze było widać lot pocisków i ich wybuchy. „Kreseczki" błyszcząc ogniem mknęły do określonego celu, tam wybuchały i cała ziemia dookoła zapalała się.

„Katiusze" ostrzeliwały całe zgrupowania wojsk. Biły one seriami, stale zmieniając cel i obejmując swym ogniem wielką przestrzeń. Oto zapłonęło już z prawej strony, a „kreseczki" lecą już w drugą stronę, wybuchają i znów pokrywają ziemię niszczącym ogniem. Katiuszom dzielnie wtórowały moździerze.

Od strony nieprzyjaciela także bez przerwy lecą pociski.

Samolot przeciął linię frontu na dużej wysokości. Do celu już blisko. Wkrótce Siemienkow zobaczył oznaczoną ogniskami polankę, na której dyżurowali radzieccy żołnierze. Zeszli nisko, przelecieli nad polaną, raz, potem drugi, a kiedy ładunek został zrzucony, zatoczyli krąg i nabierając wysokości, polecieli w drogę powrotną. Teraz trzeba było ponownie przeciąć linię frontu.

Z wysokości dwóch tysięcy metrów piloci zobaczyli już z daleka łunę ognia i błysk wybuchów. Na linii frontu, jak poprzednio, toczył się bój artyleryjski.

Łuna przybliżała się coraz bardziej i wkrótce samolot znów leciał nad linią frontu.

Nagle maszyną silnie podrzuciło.

— Ostrzał z prawej! — krzyknął Osipianow.

Siemienkow wziął piętnaście stopni w lewo, aby wyjść ze strefy ognia nieprzyjaciela. „Nie pierwszy raz biją, — pomyślał — zawsze biją, lecz nie zawsze trafiają". Jednak ta uspakajająca myśl nagle się urwała.

Pocisk z działa przeciwlotniczego wybuchł całkiem blisko przed kabiną pilota. Siła światła i dźwięku była niezwykła.

Siemienkowa oślepiło, ogłuszyło i poczuł, jakby go ktoś uderzył deską po głowie.

Jeszcze nie oprzytomniawszy od tego co zaszło, Siemienkow machinalnie chwycił za stery i wprowadził maszynę w nurkowanie. Doświadczone ręce zaczęły działać szybciej niż świadomość. Na wysokości sześciuset metrów Siemienkow wyprowadził maszynę z nurkowania. Minął niebezpieczne miejsce — ostrzał skończył się.

Ogłuszony i oślepiony wybuchem pocisku, Siemienkow nie słyszał warkotu silników i nic nie widział. Dopiero po upływie pewnego czasu zaczął trochę widzieć, a potem również słyszeć.

W kabinie było ciemno. Szyby zostały wybite. Przeciwny wiatr z siłą wdzierał się do samolotu.

Siemienkow spojrzał na Osipianowa. Zwisał on bez życia w fotelu. Próbował podnieść mu głowę, lecz poczuł coś lepkiego i gorącego i mimowoli oderwał rękę. „Co z pozostałymi?", — pomyślał i obejrzał się. W przejściu bez ruchu leżał mechanik pokładowy, Kriwienczuk. — Gdzie radiotelegrafista?

Siemienkow chciał zawołać, wezwać pomocy, lecz nie mógł. Dopiero teraz zrozumiał, że sam jest również ranny. Powiódł ręką po twarzy. Usta pokryte czymś lepkim. „To nic — pomyślał. — Widzę, oddycham, czyli oczy i nos są całe". Dotąd nie czuł jeszcze żadnego bólu, tylko straszne osłabienie.

A samolot mknął dalej po swoim kursie.

— Czy jesteście ranni?

Siemienkow odwrócił głowę. Obok niego stał radiotelegrafista. Pokazał oczyma na Osipianowa i Kriwienczuka. Radiotelegrafista zrozumiał i ostrożnie przeciągnął ich do kabiny pasażerskiej.

Siemienkow głęboko wciągnął świeże powietrze, starając się zebrać wszystkie swoje siły i cały zapas woli. Za wszelką cenę musi dolecieć do bazy. Rannych czy zabitych towarzyszy (nie wiedział jeszcze, czy są tylko ranni, czy też nie żyją) musi dowieźć.

...Pozostała jeszcze cała godzina lotu. Linia frontu pozostała już w tyle. Jednakże i tutaj trzeba było lecieć ściśle według kursu. A Siemienkow szedł prosto na miasto Wiszerę. Należało lecieć w bok od tego miasta o jakieś trzy kilometry, lecz teraz wszystkie przyrządy były potłuczone i nie mógł dokładnie określić kierunku. Zrozumiał swój błąd dopiero wtedy, kiedy był już nad miastem i kiedy samolot oświetliły reflektory.

„Mogą nas ostrzeliwać" — pomyślał i chciał wypuścić rakietę, aby dać sygnał: „Tu swój". Lecz nagle ostry ból po raz pierwszy przeszył mu prawą rękę. Na moment stracił przytomność.

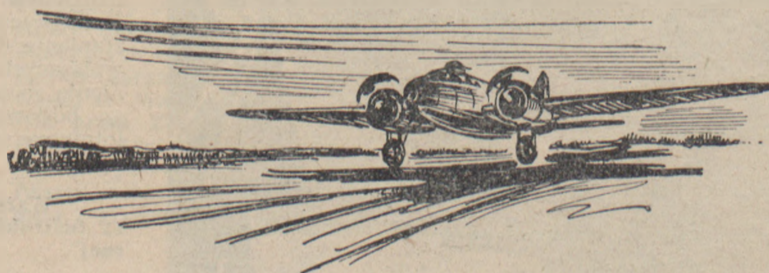
Podszedł do niego radiotelegrafista Siemienkow pokazał mu wzrokiem rakietę. Radiotelegrafista wystrzelił umowny sygnał. Reflektory zgasły.

Siemienkow próbował ostrożnie poruszyć prawą ręką, lecz odmówiła posłuszeństwa. Wówczas zaczął obmacywać ją lewą ręką. Dłoń i łokieć nie bolały, a ręka przecież cała we krwi. Gdzież więc jest rana? Kiedy dotknął ramienia, od bólu pociemniało mu w oczach.

...Pozostawało jeszcze czterdzieści minut lotu.

**tłum. F. R**

**(cdn)**



# NOWY REKORD JAKUBA FOROSTENKI

W Związku Radzieckim dobrze znane jest imię doskonałego pilota wyczynowego, rekordzisty świata i zasłużonego mistrza sportu ZSRR — Jakuba Forostenki. Posiada on dwa rekordy światowe, które zdobył w 1949 i 1950 r. Jego uczniowie — wyczynowi piloci silnikowi pobili w ciągu tegorocznej jesieni kilka rekordów światowych.

Jakub Forostenko, jako instruktor Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Walerego Czkałowa, dąży w swej codziennej pracy do jak największego umasowienia sportu lotniczego. Tak jak i jego koledzy — instruktorzy, dokłada on wielkich starań, aby jak najwięcej światowych rekordów lotniczych było w posiadaniu radzieckich pilotów.

W dniu 27 października br. Jakub Forostenko znów dokonał wspaniałego lotu. Na czerwonoskrzydłym samolocie sportowym „Jak-11" przeleciał on w rekordowym czasie trasę po trójkącie Tuszyno-Kaługa-Wiaźma-Tuszyno.

...O godzinie 13,30 synoptyk Olga Puszkina wręczyła lotnikowi biuletyn pogody. Silny wiatr wcale nie sprzyjał lotowi. Jednak Jakub Forostenko zdecydował o godzinie 13,53 i po upływie kilku minut przeleciał ponad początkowym punktem trasy. Na niebie ukazała się rakieta — sygnał rozpoczęcia lotu.

Na poszczególnych odcinkach trasy komisarze sportowi — w Kałudze — W. Doniecki, we Wiaźmie — W. Płatonow i w Tuszyno Gołowanow i Alimow notowali przebieg lotu.

Szybko upłynął czas i znów nad lotniskiem ukazał się czerwonoskrzydły samolot.

O godz. 15,01 „Jak" przeleciał nad końcowym punktem trasy. Powtórnie na niebie błysnęła rakieta: lot zakończony.

Odbył się on w rekordowym czasie — jednej godziny i czterech minut. Według prowizorycznych obliczeń samolot rozwinął na trasie szybkość 468 km/godz., co przewyższa o 27 km/godz. uprzedni rekord światowy, również należący do Forostenki.

Po rekordowym locie Forostenko opowiadał: „Z lotniska w Tuszyno odleciałem na wysokości 400 metrów. Na trasie utrzymywałem wysokość 600 m. Przez cały czas zwalczałem silny wiatr, co w znacznym stopniu komplikowało warunki lotu.

Mimo niesprzyjających warunków meteorologicznych udało mi się pobić mój dotychczasowy rekord światowy. Z uczuciem radości wykonywałem ten lot, bowiem postanowiłem uczcić nim zbliżającą się XXXIV rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej".

Protokół i dokumenty dotyczące lotu J. Forostenki zostały przekazane do komisji Sportowej Centralnego Aeroklubu ZSRR w celu zatwierdzenia go jako nowego rekordu światowego w kategorii samolotów sportowych.

(Z)




**Na zdjęciu: załoga jednego z radzieckich samolotów komunikacyjnych. Trzeci od lewej Bohater ZSRR — Grzegorz Taran. Każdy z lotników wylatał ponad milion kilometrów.**

# SAMOLOTY ODKRYWAJĄ ZŁOŻA METALU

Człowiek jest w Związku Radzieckim największym skarbem, a jego praca jest powszechnie ceniona i szanowana. Jednocześnie dąży się do ułatwienia człowiekowi pracy, zwłaszcza ciężkiej pracy fizycznej. Proces ten oparty jest na bazie stale udoskonalającej się techniki. Pracę wielu dziesiątków, a nieraz setek i tysięcy rąk ludzkich zastępują maszyny, przyrządy i specjalne urządzenia.

Również i w lotnictwie Związku Radzieckiego wiele czyni się w kierunku ułatwienia i udoskonalenia prac człowieka. Oto jeden z przykładów:

Nad bezbrzeżnymi stepami i polami, zwartymi masywami lasów, wysokimi szczytami gór leci samolot. W samolocie znajduje się przyrząd podobny do tych, jakie często spotkać można w laboratoriach, fabrykach czy elektrowniach. Strzałka przyrządu stoi nieruchomo. Lecz oto samolot przelatuje nad gęstwiną tajgi. Strzałka odchyla się, nagle. Samolot leci dalej, ale strzałka domaga się, aby zawrócił. Maszyna wykonuje skręt. Strzałka znów protestuje. I dopiero, gdy samolot leci z powrotem, tą samą drogą, ustawia się nieruchomo — prostopadle do ziemi.

Cóż to za dziwny przyrząd, którego wskazań tak pilnie pilot słucha się? Przyrząd ten ma ogromne znaczenie. Dzięki niemu wiadomo już, że w dole, w kierunku który wskazuje strzałka, pod grubą pokrywą śnieżną, być może na dużej głębokości pod ziemią — zalegają pokłady metalu. Pilot starannie zaznacza to miejsce na mapie.

Najważniejsze zostało więc zrobione: wiadomo, że metal jest i znane jest miejsce jego zalegania. Teraz pozostaje już tylko sprawa dokładnego zbadania wszystkiego na miejscu i rozpoczęcia prac wydobywczych. Jasne, jest jak wiele czasu i wysiłków zaoszczędzone zostało dzięki lotnictwu i dzięki niepozornemu przyrządowi, który jest wynikiem, żmudnych, lecz niestrudzonych i twórczych prac uczonych i konstruktorów radzieckich. Przyrządy te są obecnie masowo instalowane na samolotach typu „Po — 2"

To tylko jeden przykład, jakie znaczenie ma i jaką pomoc okazać może lotnictwo gospodarce narodowej. A przecież wykorzystywane jest ono owocnie w wielu innych dziedzinach pokojowej gospodarki, jak komunikacja i transport, rolnictwo, leśnictwo, lecznictwo, oświata, propaganda itd

**Roman Frenkel**



# pomocnik PILOTA

inż. JÓZEF ROMANOWSKI

Chodzi o utrzymanie stałego i określonego położenia samolotu w locie. A więc: o utrzymaniu kursu, o zachowanie lotu poziomego, o szybkie reagowanie na podmuchy, które wytrącają samolot z normalnego położenia w locie. Widzimy, że zadania są te same, które ma żywy pilot. Wykonanie tych zadań jest bez wątpienia lepsze przez pilota automatycznego, niż przez pilota z krwi, kości i ważącego 90 kg netto.

## RODZAJE PILOTÓW AUTOMATYCZNYCH

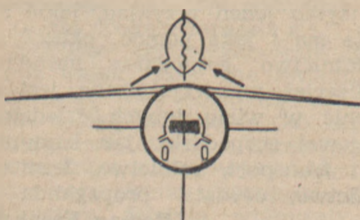
Podstawą działania są żyroskopy, połączone z busolami, z membranami wysokościowymi itp.

Te centralne układy wprawiają w ruch przy odchyleniach od normalnego lotu cały układ przekaźnikowy, olejowy lub elektryczny, który porusza stery i przywraca samolotowi jego położenie wyjściowe.

Piloty mogą ułatwić załodze utrzymanie tylko kursu — wtedy nazywają się kierunkowymi, lub mogą ruszać jednocześnie wszystkimi sterami (lotki, ster głębokości i ster kierunku) — wtedy mówimy, że są to piloty trójosiowe. Dlaczego trójosiowe? Bo pozwalają ustawić samolot tak, jak chcemy względem jego trzech osi: podłużnej, poprzecznej i pionowej. Niektóre piloty automatyczne zmuszają samolot do prawidłowego wykonania różnych ewolucji bez udziału człowieka (np. skręt), ale są to urządzenia naprawdę bardzo skomplikowane.

Najlżejsze są piloty elektryczne — około 6 kg, a najpopularniejsze są pneumatyczne z układem olejowym do przekazywania rozkazów żyroskopowego mózgu, ważące od 15 do 30 kg.

Rys. 1



## DZIAŁANIE TYPOWEGO PILOTA AUTOMATYCZNEGO

Zajmijmy się pilotem trójosiowym systemu Sperry jako najczęściej spotykanym. Dla uproszczenia całego zagadnienia omówimy tylko oddziaływanie pilota na lotki, ponieważ urządzenia regulujące położenie steru głębokości i kierunkowego są w swej zasadzie bardzo podobne. Różnica polega tu na innej płaszczyźnie obrotu żyroskopu (ster kierunkowy), lub innym umieszczeniu przysłon (ster głębokości). System Sperry jest pneumatyczno-olejowy, to znaczy, że gońcem przynoszącym rozkazy jest powietrze, a pracownikiem fizycznym — olej. Popatrzmy teraz na dwa rysunki samolotu, w którym (oczywiście w dużym powiększeniu) został przedstawiony wirnik. Wirnik ten wiruje w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny horyzontu i jak się zaraz przekonamy, jego właściwym zadaniem będzie automatyczne machanie lotkami. Po obu stronach wirnika umieszczone są przysłony z otworkami (o), które są związane z całym samolotem, podczas gdy wirnik ma zawieszenia niezależne, pozwalające na zachowanie stałej płaszczyzny obrotów. Przy normalnym locie horyzontalnym, tak jak to wyobraża rys. 1: przez otwory wpływa jednakowa ilość powietrza. Jeżeli tylko samolot zmieni swe położenie, a więc leci w zwisie tak jak widać na rys. 2 to wirnik zachowa swą dawną płaszczyznę obrotów (dlatego to już wiemy z artykułu w ubiegłym tygodniu), obudowa jego wraz z otworkami przychyli się razem z samolotem. Jak to widać od razu z rysunku jeden z otworków w takim położeniu samolotu jest przesłonięty. W tym tkwi cały „gwóźdź programu". Mianowicie membrana, która jest połączona z otworkami, nie otrzyma teraz jednakowej ilości powietrza z dwu stron, ale otrzyma nierówne porcje powietrza i w związku z tym zostanie zachwiana jej równowaga.

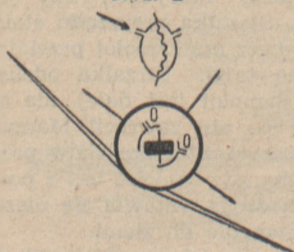
Membrana taka jest pokazana w schemacie nad samolotem i widzimy ją w dwu położeniach. Na rysunku 1 przepona membrany zaznaczona w środku jako linia pofalowana otrzymuje jednakowe porcje powietrza, a więc jest w równowadze, a na rys. 2, na skutek przesłonięcia przez wirnik jednego otworka równowaga przepony została naruszona.

Widzimy, że przepona membrany jest już wygięta.

Do następnego tygodnia zapamiętajmy więc działanie mózgu pilota automatycznego: wirnik zachowuje stałą płaszczyznę obrotu, co powoduje przesłonięcie otworków w przesłonie w czasie przechyłów samolotu. Przesłonięcie otworków powoduje ruchy przepony w membranie, a te ruchy zostaną przekazane dalej na lotki.

cdn.

Rys. 2



# „ZUCH" DLA

Biała chorągiewka startowego uniosła się do góry. Wysoko nad horyzontem kołysała się szczupła sylwetka sportowego dolnopłata schodzącego stromo na klapach do lądowania. Pykający odgłos silnika, pracującego na ubogiej mieszance, słychać było coraz dobitniej w miarę, jak samolot zbliżał się do ziemi.

Z każdą sekundą samolot stawał się coraz wyraźniejszy. Jaskrawo zabłysło słońce odbite w oszkleniu limuzyny. Patrzącym ze startu zdawało się, że samolot nie zbliża się do nich. Rósł tylko jego kształt i, zdawało się, opadał ku ziemi pionowo. Dopiero gdy odległość zmniejszyła się i położenie samolotu względem patrzącego zmieniło się w taki sposób, że widać było wyraźnie ruch postępowy, można było ocenić z ziemi prawidłowość podchodzenia do lądowania.

— Przesmaruje — odezwał się ktoś ze stojących na starcie.

— Nic podobnego, schodzi na klapach, więc na małej szybkości — sprostował inny głos.

Obserwować innych i uczyć się na ich umiejętnościach lub błędach — taką atmosferę wyczuwało się wśród obecnych.

Samolot znalazł się na wysokości nie większej od metra. Zbliżał się do ogranicznika przed literą T.

— Lekka szpryca — burknął pod nosem instruktor.

W tym momencie silnik, jakby na rozkaz instruktora, warknął. Lśniącą tarczą zabłyszczało w słońcu śmigło.

Wydawało się, że maszyna klapnie twardo na murawę lotniska szeroko rozstawionymi kołami. Lekkie pociągnięcie do przodu złagodziło jednak zetknięcie się z ziemią. Już w następnym ułamku sekundy maszyna toczyła się po trawie dotknąwszy ziemi kołami zaledwie kilka metrów przed literą T.

— Zakołować — krzyknął instruktor do startowego.

Chorągiewki zmieniły swój układ w rękach startowego. Czerwona uniosła się do góry, a biała furkocząc w ruchu poziomym, nakazywała kołowanie do grupy.

— Instruktorze, kto teraz? — odezwał się pisarz startowy, jeden z pilotów wyznaczonych kolejno do prowadzenia „buchalterii" lotów, ich czasów i zapisywania uwag instruktorskich.

— Zawada — rzekł krótko instruktor.

Szczupły, jasny blondyn, o okrągłej, wesołej twarzy, ubrany podobnie jak cała grupa pilotów w beżowy kombinezon i skórzaną haubę, na której błyszczały okulary, ruszył w stronę kołującego ze zgrzytem hamulców samolotu.

Na długiej, czerwonej masce okrywającej silnik widoczny był krótki napis „ZUCH".

Samolot sterowany wprawną ręką pilota, posłusznie ustawił się między dwoma chorągiewkami startu przygotowawczego. Silnik bełkotał miarowo wesoło kręcąc śmigłem i tylko od czasu do czasu wyrzucał niebieskie kłębuszki spalin, raz z tej, raz z innej rury wydechowej, wystającej kilka centymetrów poniżej okapotowania silnika.

Zmiana pilotów trwała minutę.

# ZUCHÓW

Gdy do grupy podchodził pilot, który przed chwilą opuścił kabinę „ZUCHA", Zawada podniesieniem ręki prosił startowego o zezwolenie na wzlot.

Uniosła się w górę biała chorągiewka, po czym, wskazując kierunek odlotu, pochyliła się do poziomu.

Sto sześćdziesiąt koni mechanicznych ryknęło nagle sześcioma wylotami rur wydechowych.

„ZUCH" ruszył ze startu. Lekko podskoczył na nierównościach gruntu, uniósł nieco ogon nad trawę lotniska, nieco zachybotał się od podmuchu wiatru i nagle wyskoczył w powietrze.

Pilot wytrzymał jeszcze chwilę samolot nad ziemią, następnie wystrzelił świecą, aby niemal jednym susem wznieść się na sto metrów.

Skręt w lewo — runda i nabieranie wysokości. W kilka minut potem mała sylwetka „ZUCHA" metalicznym pogłosem pracującego silnika dawała sygnał o swej obecności nad grupą startową.

Nagle silnik ucichł.

*

Strzałka wysokościomierza minęła 1 200 metrów Zawada spojrzał w dół. Krawędź natarcia lewego skrzydła zbliża się do zgrupowania żółtych punkcików obok litery T. Wyczekał aż się schowają pod skrzydło. Jeszcze chwilę. Już tylko w wyobraźni widział, że żółte punkciki minęły przedni dźwigar lewego płata, już znajdują się w połowie odległości między dźwigarami. Teraz samolot jest nad grupą.

Właśnie teraz trzeba rozpocząć egzamin. Błyskawicznie powtórzył w pamięci kolejność akrobacji — korkociąg, dwie zwitki w lewo, dwie w prawo, pętla, przewrót w lewo i w prawo, beczka zwykła w lewo i w prawo, wywrót, beczka powolna w obie strony, „Immelman" i lot na plecach po prostej. Półbeczka, spirale i — do lądowania.

Przymknął gaz, cofając dźwignię ku sobie. Silnik scichł i kilka razy strzelił. Szybkość spadała gwałtownie. Na dziewięćdziesięciu kilometrach na godzinę samolot jakby stanął w miejscu i począł przepadać brzuchem ku ziemi.

Zawada tylko na to czekał. Zdecydowanym ruchem ściągnął drążek na siebie i „wdepnął" jednocześnie do końca lewą nogę. Samolot zwinął się. Zamachnął prawym skrzydłem w górę, przewalił się przez lewe i rozpoczął szalony taniec wirowy, lecąc pionowo w dół. W środku niewidzialnego koła, po którym krążył przód maszyny, wirowały na zielonym tle żółte punkciki, a dokoła nich śmiesznie krążyła biała litera T.

Po dwóch obrotach Zawada zmienił nogi. Przez ułamek sekundy samolot spadał po prostej, po czym zaczął obracać się w stronę przeciwną.

Znowu dwa obroty i pilot zwalnia drążek, prostuje nogi. „ZUCH" przechodzi w nurkowanie. Nabiera szybkości — sto, sto dwadzieścia, czterdzieści, sześćdziesiąt — sto osiemdziesiąt — pętlę — lewa ręka już powolutku dodaje gazu — prawa zaczyna ściągać drążek ku sobie. Siła odśrodkowa zaczyna wgniatać w siodełko. Ręce stają się ciężkie. Policzki ciążą ku podłodze.

Horyzont, który jeszcze przed chwilą był prawie nad głową wraz z całą scenerią pól, lasów i domków — opadł w dół pod maskę silnika.

Lewa ręka dodaje coraz więcej gazu.

Niebo pod nogami — nad głową ziemia. Zawada lekko odpuszcza drążek. Lubi ten moment pętli. Siła odśrodkowa przeciwdziała przyciąganiu ziemskiemu. Nie czuje się własnego ciężaru. Zamknąć gaz.

Znowu drążek nieco więcej ku sobie. Horyzont wpada nad głowę. Maszyna wjeżdża w ciemne tło ziemi.

Znowu rozpęd jak do pętli. Gaz. Ściągnięcie drążka. Lot prawie pionowo do góry, aż do całkowitej niemal utraty szybkości.

Samolot pnie się po stromiźnie wyznaczonej ruchem drążka. Szybkość mimo pełnego gazu raptownie zaczyna spadać. Wskazówka szybkościomierza zbliża się do pięćdziesięciu.

Lewa noga dla wykonania przewrotu — a lekkie przytrzymanie drążkiem w prawo — przeciwdziała zarzuceniu skrzydła. Przewrót przez lewe skrzydło. Samolot zatacza prawym skrzydłem szerokie koło. Lewe skrzydło stoi prawie w miejscu. Wzrok pilota nie ma na czym się zaczepić. W chwilę potem samolot z przymkniętym gazem przechodzi w lot nurkowy, zjeżdżając po równoległej do linii wznoszenia.

Nowy rozpęd, znowu drążek na siebie, charakterystyczne wciskanie w siodełko przy gwałtownej zmianie kierunku ruchu. Znowu jazda nogami w niebo i pełny gaz. Spadek szybkości, prawa noga — przewrót w prawo, mały gaz. Jazda w dół, wyrównanie do lotu poziomego.

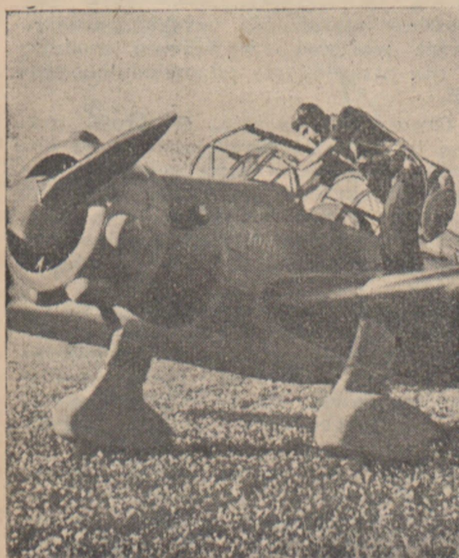
(cdn)

**ANTONI MAŃKOWSKI**

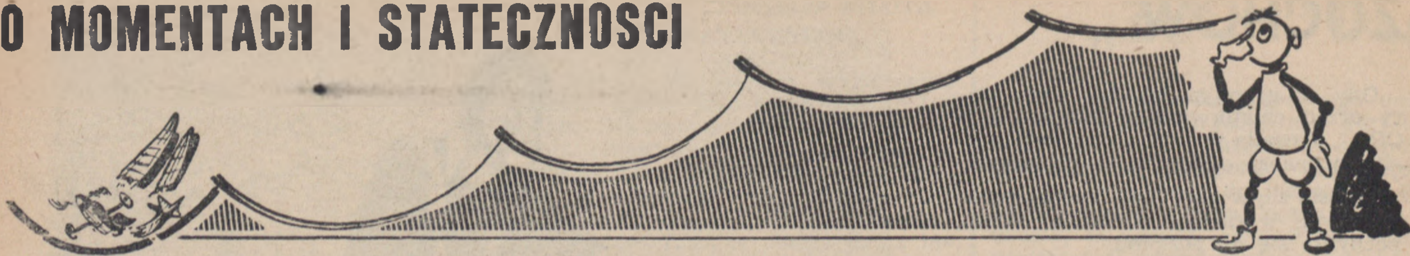


**Nauka akrobacji — to ważny czynnik w całokształcie lotniczego wyszkolenia pilotów Ligi Lotniczej.**

**Pilot i „Zuch" — gotowi do akrobacji.**



# O MOMENTACH I STATECZNOŚCI



EUGENIUSZ JANECZEK

II

Z uwagi na możliwość zmiany kąta zaklinowania statecznika poziomego, takich położeń ś, ć, może być wiele.

Ale przecież sama równowaga nam nie wystarcza. Stawiamy jeszcze dodatkowy warunek. Żądamy mianowicie ponadto, aby nasz model był stateczny w locie.

Pod pojęciem stateczności rozumiemy taką właściwość modelu, który po wytrąceniu ze stanu równowagi np. przez podmuch, albo zwolniony z holu na dużym kącie natarcia, powraca do stanu równowagi pierwotnej.

Spójrzmy z uwagą na wzór (5) i rys. 9. Wcale nietrudno zauważyć, że dla większego kąta natarcia, a więc i $C_z$ powiększy się także moment $M_s$, powodując już dalej samoczynne powiększanie się kąta natarcia, a więc i momentu zadzierającego, aż do oderwania się strug powietrza na płacie, czyli do kąta krytycznego.

Jest to początek znanej modelarzom „pompy", czyli przykład niestatecznego modelu.

Oczywiście należy tutaj pamiętać także o usterzeniu, które bardzo wydatnie wpływa na zmniejszenie tego momentu zadzierającego, a więc i na stateczność.

Po tych kilku uwagach możemy powiedzieć, że warunkiem stateczności podłużnej modelu jest, aby przy wzroście kąta natarcia nawet o minimalną wartość $\triangle\alpha$, powstał równocześnie odpowiadający temu $\triangle\alpha$, przyrost momentu $\triangle M_c$, ale pochylającego, a więc $\triangle M_c < O$.

To co powiedzieliśmy można ująć króciutko w formę matematyczną:

$$\frac{\triangle M_c}{\triangle \alpha} < O$$

Ponieważ zmiana kąta natarcia o $\triangle\alpha$ pociąga za sobą proporcjonalny przyrost współczynnika wyporu o $\triangle C_z$ więc możemy napisać:

$$\frac{\triangle M_c}{\triangle C_z} < O \quad \text{albo} \quad \frac{\triangle Cm_c}{\triangle C_z} < O \quad (8)$$

Aby stosunkowo poważne zagadnienie stateczności uprościć, weźmy pod uwagę, podobnie jak przy równowadze, tylko skrzydło.

Dla skrzydła warunek stateczności będzie opiewał:

$$\frac{\triangle Cm_s}{\triangle C_z} < O$$

Według (5)

$$Cm_s = C_z (X_{śc} - X_{śa}) \frac{1}{l} - Cm_{śa}.$$

Ponieważ, jak wiemy $Cm_{ś.a.}$ ze zmianą kąta natarcia, a więc i $C_z$ jest zawsze stały, zatem w naszym wyrażeniu na $\triangle Cm_s$, nie da nam żadnego przyrostu momentu, i wobec tego możemy go opuścić, gdyż nie będzie miał żadnego wpływu na stateczność. ostatecznie

$$\triangle Cm_s = \triangle C_z (X_{śc} - X_{śa}) \frac{1}{l}$$

z warunku stateczności

$$\frac{\triangle Cm_s}{\triangle C_z} = \frac{\triangle C_z (X_{śc} - X_{śa}) \frac{1}{l}}{\triangle C_z} < O$$

po obustronnym pomnożeniu przez l

$$X_{śc} < X_{śa} \quad (9)$$

Otrzymany wynik (9), możemy wyrazić słownie: aby samo skrzydło było stateczne w locie, jego środek ciężkości **musi** leżeć przed środkiem aerodynamicznym, niezależnie od użytego doń profilu.

Ale pamiętamy przecież, że dla uzyskania równowagi skrzydła o profilu, którego $Cm_{śa} < O$, jego środek ciężkości winien znajdować się poza środkiem aerodynamicznym.

Stąd wniosek, że dla skrzydeł z profilami wklęsłymi, albo ogólnie, których $Cm_{śa} < O$ nie można uzyskać równowagi i stateczności jednocześnie.

O tej nieprzyjemnej niespodziance powinni pamiętać wszyscy konstruktorzy latających skrzydeł i bezogonowców. Warunkowi stateczności i równowagi zarazem, czynią zadość profile, których $Cm_{śa} > O$, czyli profile o tzw. odwróconej wędrówce środka parcia (rys. 8 c i d). Dla profilu bowiem o $Cm_{śa} > O$ nasz warunek równowagi dla samego skrzydła (7). przyjmie postać

$$X_{śc} = X_{śa} - \frac{Cm_{śa}}{C_z} \cdot l$$

a więc środek ciężkości przed środkiem aerodynamicznym. Profile o odwróconej wędrówce środka parcia, których reprezentantem jest klasyczny „S" profil niesłusznie nazywa się popularnie „samostatecznymi", gdyż jak widzimy stateczność uzyskać możemy przez właściwe wyważenie modelu, a nie przez użycie odpowiednich profili.

Obserwując bacznie „S" profil, można by wyrazić przypuszczenie, iż powstał on niejako przez całkowite połączenie skrzydła o profilu wklęsłym, z ujemnie zaklinowym statecznikiem. Jest więc rzeczą całkiem możliwą, że stąd wypływają jego ciekawe właściwości.

Podsumowując wszystkie wnioski odnośnie równowagi i stateczności samego skrzydła, możemy stwierdzić, że do latających skrzydeł i bezogonowców musimy zawsze stosować profile o odwróconej wędrówce środka parcia. czyli takie, których $Cm_{śa} > O$ !

Należy tutaj wspomnieć, że częściowe ustatecznienie latających skrzydeł, o profilu wklęsłym, uzyskać można przez aerodynamiczne lub geometryczne zwichrzenie.

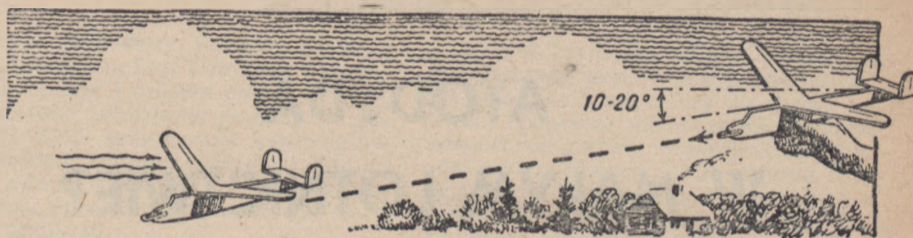
(cdn)

**Wymiana doświadczeń z modelarzami ZSRR i krajów demokracji ludowej przyczynia się do podniesienia poziomu naszego modelarstwa.**



# DWA MODELE

**Według książki „Letajuszczije modeli"**



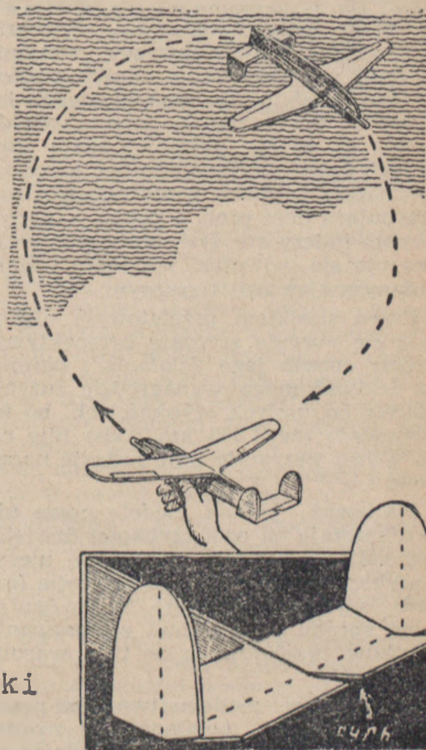

Dla początkujących modelarzy podajemy poniżej dwa planiki modeli kartonowych. Model pierwszy narysowany linią grubą, ciągłą — jest makietą samolotu komunikacyjnego, a model narysowany linią przerywaną — przedstawia samolot sportowy.

Sposób wykonywania obu modeli polega na następujących czynnościach: 1) Przerysowanie konturów modeli na karton rysunkowy. 2) Wycięcie wszystkich elementów za pomocą nożyczek 3) Zagięcie wzdłuż osi symetrii kadłuba i sklejenie go. 4) Przy modelu samolotu komunikacyjnego: zagięcie stateczników pionowych prostopadle do statecznika poziomego. 5) Przy modelu samolotu sportowego: wklejenie statecznika pionowego i osłony kabinki. 6) Wyposażenie modeli przez osadzenie spinacza biurowego w przedniej części kadłuba.

O sposobie łączenia poszczególnych części najlepiej informują załączone rysunki.

Oba modele posiadają stery i lotki, dzięki czemu przy oblatywaniu mamy możność dokładnej regulacji oraz wykonywanie lotów akrobacyjnych. Jak wykonać poprawnie pętlę, podano na rysunku z prawej strony, gdzie widać odgięcie steru poziomego do góry i sposób wyrzucania modelu.

Przy pomocy tych dwu modeli można wykonać wiele lotów doświadczalnych, nabywając dużo doświadczenia w oblatywaniu modeli w ogóle.



——— Samolot pasażerski

—·—·— Samolot sportowy

# ATODYDA W MAŁYM LOTNICTWIE?

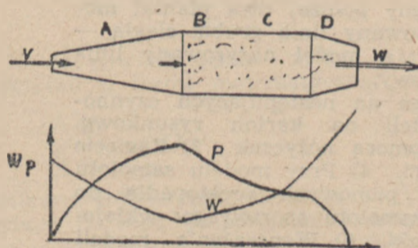
Często wśród fachowców modelarzy słyszy się, że to czy tamto nie nadaje się do celów małego lotnictwa. Podobny sąd wydają prawie wszyscy „wtajemniczeni" o zastosowaniu silnika przelotowego (atodydy) do napędu modeli latających, przy czym najwięcej zwykle mówią ci, którzy najmniej znają istotę jego działania. Powinno być przeciwnie, należy najpierw przeprowadzić wyczerpującą ilość prób, a potem — potem zwykle milczy się dyskretnie, ponieważ okazuje się wówczas, jak mało wiemy o danym zjawisku fizycznym.

Przed silnikiem przelotowym otwierają się obecnie szerokie perspektywy. Prosty sposób jego działania i ogromna lekkość mogą wynagrodzić zużycie paliwa na małych szybkościach, bo na większych (od 1 800 km/godz) bije on na głowę wszystkie inne rodzaje napędów.

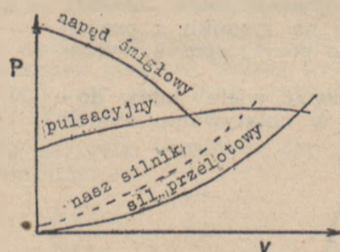
Ponieważ jednak modele nasze nie przekraczają na ogół szybkości dźwięku (szkoda!), a niestety wloką się nieraz z szybkością galopującego prosięcia (modele szybowców około 30 km/godz), więc spróbuję uzasadnić zastosowanie silników przelotowych w tych warunkach.

Po pierwsze: modelarstwo jako przedszkole lotnictwa powinno być zawsze jak najściślej związane z zagadnieniami lotnictwa, a nieraz powinno je wyprzedzać (tak było z wiropłatami), mając większą możność wykonywania doświadczeń.

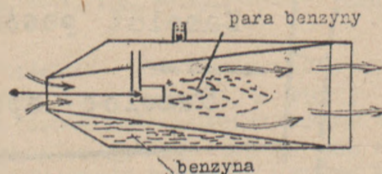
Po drugie: silnik przelotowy jest prostszy w budowie od silnika gumowego (dosłownie). Jeżeli jego budowa da dobre rezultaty, może on stać się powszechnym napędem dla średnich i szybkich modeli, zapewniając 100 procent pewności działania. Działanie jego jest następujące: powietrze wpada z pewną szybkością do silnika (rys. 1), gdzie wskutek rozszerzania się przekroju dyfuzora spada jego szybkość i wzrasta ciśnienie. Gdy szybkość powietrza osiągnie określoną granicę, następuje wtrysk paliwa pod ciśnieniem z rozpylaczy B i jego spalanie się w komorze C. Wzrost temperatury wywołuje wzrost szybkości, która powiększa się jeszcze na skutek zwężania się dyszy reakcyjnej D. Siła ciągu P silnika zależna jest od różnicy szybkości wlotowej i wylotowej oraz masy gazów przezeń przepływającej. Wzrasta ona w miarę wzrostu szybkości. Teoretycznie przy szybkości lotu równej 0 siła ta również jest zerowa i z początku wzrasta bardzo powoli (rys. 2). Silnik o takiej charakterystyce byłby dla nas niewygodny, dlatego staramy się podnieść siłę ciągu na małych szybkościach, naturalnie kosztem zużycia paliwa. Jest to właściwie urządzenie podobne do prymusa lub raczej lampy do lutowania (rys. 3). Pomiędzy ściankami komory spalania i zewnętrznej obudowy znajduje się paliwo, zapełniające tę przestrzeń mniej więcej do połowy. Pary paliwa wrzącego pod wpływem temperatury w komorze spalania C posiadają pewne ciśnienie i wydostają się przez zawór E do komory, podtrzymując płomień. Powietrze wpływa przez dyfuzor A, miesza się z parą paliwa, spala się i wylatuje ze zwiększoną szybkością przez wylot. Silnik ten działa też przy szybkości lotu równej zero, ponieważ para posiada pewną prędkość wylatując z zaworu i zasysa powietrze z zewnątrz.




charakter rozkładu ciśnienia P i prędkości W w silniku przelotowym przy szybkości V rzędu 100 m/sek




charakter zmiany siły ciągu P w zależności od prędkości lotu V




**Od góry: rys. 1, 2 i 3**

Ciśnienie pary reguluje się zaworem redukcyjnym F. Działanie silnika zależeć więc będzie i od kształtu wewnętrznego — to znaczy dyfuzora i od komory spalania oraz dobrania zaworu regulującego wlot paliwa.

Dyfuzor i komorę spalania możemy wykonać jako jeden stożek, przy czym nie może być on zbyt rozwarty, ponieważ w locie przy większych szybkościach nastąpią zawirowania przy ściankach. Zawór regulujący, jego umieszczenie oraz ustalacz płomienia (rys. 4), są właśnie czynnikami wymagającymi nieraz wielu doświadczeń. Ustalacz płomienia ma na celu zapobieganie urwaniu się płomienia z komory spalania. Zawór redukcyjny powinien być regulowany.

Na zakończenie podajemy rysunek silnika tego typu, używanego do napędu szybkich modeli latających. Zbudować go możemy łatwo sami z blachy puszkowej, lutując wszystko miedzią lub srebrem. Zawór regulacyjny i redukcyjny trzeba nagwintować i to jest najtrudniejsza czynność techniczna występująca podczas budowy.

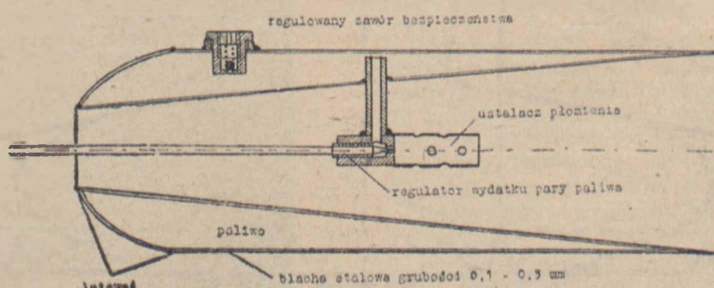
Rozruch polega na podgrzaniu paliwa w przestrzeni między ściankowej (nie nalewać pełno) do temperatury wrzenia, po czym silnik sam zaczyna działać lekko sycząc. Po prostu nalewa się trochę paliwa do komory spalania wraz z kawałkiem waty i zapala zapałką, po czym odkręca się trochę zawór regulujący i lekko dmucha z przodu. Po 1 — 2 minutach silnik sam zaczyna działać. Regulujemy sobie wówczas odpowiednio wydatek pary i puszczamy model. Silnik pracować będzie zależnie od otwarcia zamka — 2 — 3 minuty.

Silnika nie należy uruchamiać w pobliżu materiałów łatwopalnych, ponieważ nawet po rozbiciu płatowca będzie on działał aż do wyczerpania paliwa. Silnik należy tak zamocować, aby wylatujący ogień nie spalił modelu natychmiast po starcie. Z tego też względu do tego rodzaju napędu nadają się najlepiej modele z silnikami zamocowanymi na końcach skrzydeł. Silnik tego rodzaju służyć może jako dodatkowy napęd modeli z silnikiem pulsacyjnym i tłokowym.

Jeżeli chodzi o pomocniczy napęd modeli dużych szybowców, to należy nadać im wstępną szybkość — czyli po prostu wyholować normalnie z pracującym silnikiem. Resztę pokażą doświadczenia.

ANDRZEJ MOLDENHAWER

**Rys. 4**



### TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

**Czytając pierwsze reportaże z Jeleniej Góry, z frontu walki szybowników o lepsze wyczyny, odnotowywaliśmy codziennie nowe przewyższenia i z radością witaliśmy każdy nowy warunek do złotej odznaki. No cóż — duże lotnictwo! Tutaj od razu można zmierzyć wysokość lotu i ogłosić wyniki.**

**U nas w małym lotnictwie — to trochę gorzej, bo najpierw długo, długo się namyślamy kto ma zatwierdzić rekordy potem decydujemy się wreszcie i długo zbieramy z różnych teczek odnośne protokóły, aż w końcu ogłaszamy drukiem nasze modelarskie warunki do odznak wyczynowych.**

**Z wielką przyjemnością można byłoby wydrukować oficjalnie rekordy wielu modelarzy, na przykład Kazimierza Strycharskiego, dwa wyczyny Stanisława Żurada z bezogonowcami i kilku innych, ale niestety nie zostały one jeszcze oficjalnie zatwierdzone, za co solidne cięgi należą się Wydziałowi Modelarskiemu Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, który nie raczył (w osobie kol. Gryglickiego) przedłożyć wniosków o zatwierdzeniu rekordów.**

**Niżej podpisany uważa imienną listę modelarzy, którzy uzyskali warunki do odznak, za bardzo ważną i wobec tego pozwala sobie zamieścić ją w pełnym brzmieniu.**

**BYDGOSZCZ: Marian Jankowski — warunek do odznaki wyczynowej brązowej.**

**GDAŃSK: Andrzej Leitner — warunek do odznaki wyczynowej brązowej.**

**KATOWICE: Bolesław Pierchała— warunek do odznaki wyczynowej złotej; Bolesław Koźlik — warunek do odznaki wyczynowej brązowej.**

**KIELCE: Jerzy Talik — warunek do odznaki wyczynowej brązowej.**

**ŁÓDŹ: Paweł Kuczerenko — warunek do odznaki wyczynowej złotej.**

**POZNAŃ: Marian Bartol — warunek do odznaki wyczynowej brązowej; Zbigniew Różański — warunek do odznaki wyczynowej złotej.**

**SZCZECIN: Zbigniew Maciejewski — warunek do odznaki wyczynowej złotej.**

**Wszystkich modelarzy mogę zawiadomić, że jeszcze przed Nowym Rokiem otrzymają pięknie opracowany i wydany przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej plan modelu samolotu A. F. Możajskiego. Plan został wydany na specjalnym sztywnym kartonie w dwóch kolorach, tak, że w celu wykonania modelu redukcyjnego wystarczy wyciąć obrys modelu i skleić według zamieszczonej w planie instrukcji.**

**Po planie modelu samolotu Możajskiego należy rychło spodziewać się planu szkolnej gumówki, a w roku 1952 — całej serii planów, a nie jak w roku bieżącym, próbek tej serii.**

**Obserwator**

# ZMP I LIGA LOTNICZA

Związek Młodzieży Polskiej roztacza nad działalnością Ligi Lotniczej wszechstronną opiekę i udziela naszej organizacji szeroko zakrojonej pomocy. W roku 1951 ZMP przyjmował kandydatów na szkolenie lotnicze, kierował ich do odpowiednich szkół, dbał o poziom wyszkolenia, organizował pomoc dla słabszych uczniów.

Z szeregów ZMP wyszli najlepsi nasi piloci szybowcowi.

Związek Młodzieży Polskiej pomaga nam w organizowaniu Kół LL w miastach i na wsi, zakłada modelarnie lotnicze, popularyzuje lotnictwo i Ligę Lotniczą wśród młodzieży wiejskiej.

W ogniwach terenowych Ligi Lotniczej pracują aktywni ZMP-owcy. Praca ich przynosi bardzo dobre wyniki.

Kto z nas nie słyszał lub nie czytał o młodzieżowym Zarządzie Oddziału LL w Stalowej Woli, który przez kilkumiesięczny okres swojej dotychczasowej działalności nadał Lidze Lotniczej na swoim terenie właściwy masowy charakter, skierował pracę LL na odpowiednie tory?

Młodzieżowcy ze Stalowej Woli nie ograniczają się tylko do pracy u siebie, lecz aktywizują także prace sąsiednich Oddziałów w Nisku i Tarnobrzegu.

Podobnie pracuje nowy zetempowski Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Nowej Hucie.

Młodzież zetempowska zrzeszona w Lidze Lotniczej pierwsza inicjuje podejmowanie lotniczych zobowiązań, wprowadza współzawodnictwo w szkoleniu i w pracy.

W Trybunie Ludu z dnia 14 listopada br. Sekretarz Zarządu Głównego Związku Młodzieży Polskiej tow. Wieczorek w artykule „ZMP w służbie ojczyzny" wyraźnie nakreślił zadania organizacji zetempowskiej w lotnictwie. Poniżej przytaczam fragment artykułu:

„Szczególnym zadaniem organizacji jest sprawa popularyzacji lotnictwa i przygotowania młodzieży do służby lotniczej poprzez modelarstwo lotnicze, spadochroniarstwo, organizowanie kursów szybowcowych. ZMP pragnie przyczynić się do tego, aby pilotami i technikami lotnictwa Polski Ludowej była najlepsza młodzież, oddana całym sercem walce o pokój i budownictwo socjalistyczne".

ZMP spełnia w lotnictwie poważną rolę. Na samolotach Polskich Linii Lotniczych „LOT" latają przodujące brygady zetempowskie. Najlepszymi pilotami wojskowymi, przodownikami wyszkolenia są zetempowcy.

Na kursach szybowcowych, modelarskich, spadochronowych przodują członkowie ZMP.

Nowe rekordy szybowcowe należą do pilotów zetempowców.

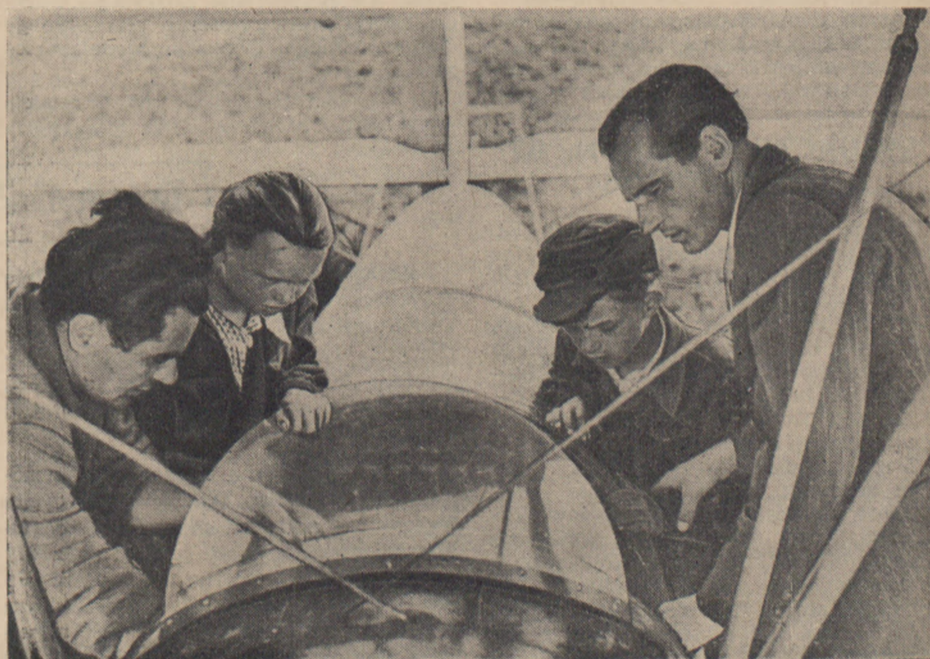
Wszyscy znamy naszych czołowych szybowników: Lucynę Wlazło, Jerzego Wojnara, Aleksandra Pawlikiewicza, przodujących konstruktorów — modelarzy: Teodora Karabana, Henryka Zawala, Ryszarda Kiesewettera, spadochroniarzy Witolda Liczbińskiego czy Tadeusza Gołębiowskiego — wszyscy oni są aktywnymi zetempowcami i przodują w naszej organizacji.

Budujemy wieże spadochronowe, konstruujemy nowe typy szybowców, szkolimy młodzież na kursach modelarskich, szybowcowych i silnikowych, organizujemy zawody lotnicze ogólnokrajowe i międzynarodowe, propagujemy lotnictwo wśród najszerszych mas, a w każdej naszej pracy bierze czynny udział ZMP.

Liga Lotnicza w oparciu o szeroki aktyw ZMP-owski i pomoc całej organizacji spełnia należycie swoje zadanie wyszkolenia i wychowania nowych kadr lotniczych.

(a)

**Popularyzacja lotnictwa wśród rzesz naszej młodzieży jest jednym z najważniejszych zadań Ligi Lotniczej.**



## KORESPONDENCI SIMU donoszą

## CHCEMY MIEĆ KOŁO LL W PŁOWNIE

Młodzieży chętnej do pracy w Lidze Lotniczej jest u nas dużo i dlatego chcieliśmy zorganizować koło Ligi Lotniczej.

Zwróciłem się w tej sprawie do Zarządu Okręgu LL w Łodzi o pomoc i instrukcje. A oto rezultat: kierownik pracy masowej zakomunikował mi, że w najbliższych dniach przybędzie do nas instruktor, który pomoże nam w zorganizowaniu koła. Czekaliśmy na instruktora dzień, dwa, tydzień, miesiąc, ale on nie mógł do nas jakoś trafić.

Powtórnie zwróciłem się do Okręgu i zaofiarowałem się, że sam założę koło, tylko potrzebne mi są instrukcje i odpowiednie materiały. Otrzymałem potrzebne upoważnienie, krótką informację i fotogazetkę LL.

Po zorganizowaniu koła oddałem do Zarządu Okręgu listę członków i poprosiłem o dalsze instrukcje.

Niestety, dawny kierownik opuścił swój urząd, a jego zastępca nie był w tej sprawie poinformowany i wszystko zaczęło się od nowa. Z kolei dowiedziałem się, że sprawą naszego koła winien zająć się Zarząd Oddziału LL w Łowiczu i że on nam pomoże w pracy. Nowy kierownik obiecał wysłać w tej sprawie pismo urzędowe do Oddziału LL w Łowiczu. Po powrocie do Płowna postanowiłem dowiedzieć się, jak wygląda nasza sprawa w Oddziale i udałem się do Łowicza. Okazało się, że w Łowiczu żaden Zarząd Oddziału już nie istnieje od dłuższego czasu, a sprawami ligowymi zajmuje się Zarząd Powiatowy ZMP, który nie wiele może nam pomóc.

Koła LL dotychczas jeszcze nie mamy, a nasze starania o jego zorganizowanie nie odnoszą skutku.

**Jerzy Grzegorczyk,**
Płowno

Sprawę Płowna polecamy szczególnej opiece ZOLL w Łodzi, który jak najszybciej winien pomóc chłopcom w zorganizowaniu koła LL. (red.).

## SYTUACJA W KOLE Nr 82 UZDROWIONA

Jeszcze w roku ubiegłym Koło LL Nr 82 przy Wojewódzkiej Radzie Narodowej w Krakowie nie przejawiało żadnej działalności. Zarząd Koła nie mógł wylegitymować się najmniejszą pracą — bumelował. Wobec takiego stanu rzeczy Zarząd Oddziału Miejskiego LL zawiesił w czynnościach cały Zarząd Koła, wyznaczając tymczasowy Zarząd komisaryczny.

Z rozpoczęciem nowego roku na walnym zebraniu członków Koła przy WRN-ie wybrano nowego przewodniczącego, który wziął się na serio do pracy. W krótkim czasie Koło zostało zaktywizowane, zebrania zaczęły się odbywać regularnie, nakreślono plan pracy, który był konsekwentnie realizowany.

Aktywiści Koła Nr. 82 biorą czynny udział w pracach Oddziału, Koło przeprowadza szkolenie ogólno - lotnicze, redaguje własną gazetkę ścienną, prowadzi kącik świetlicowy. Członkowie Koła prenumerują czasopisma lotnicze, werbując także nowych prenumeratorów wśród niezorganizowanych. Zarząd Koła ściśle współpracuje z Zarządem znajdującego się przy WRN-ie Koła ZMP.

Swoje zobowiązania podjęte celem uczczenia V Tygodnia i Święta Lotnictwa Koło LL Nr. 82 wykonało w 200 procentach.

**Halina Zarzecka,**
Kraków

## ZARZĄD OKRĘGU LL W KOSZALINIE SZKOLI MODELARZY

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Koszalinie zorganizował kurs szkoleniowy dla kierowników modelarni lotniczych, który rozpoczął się w dniu 22.10.1951 r.

Z powodu braku odpowiedniego lokalu zajęcia odbywają się w biurze Zarządu Okręgu.

Młodzież z zapałem przystąpiła do pracy. Na kurs obok chłopców uczestniczą także dziewczęta. Mimo trudnych warunków lokalowych szkolenie odbywa się systematycznie według ustalonego planu. Po zakończeniu tego kursu jest przewidziane dalsze szkolenie na zakładach pracy i w szkołach, gdzie powstaną modelarnie lotnicze.

Podobne szkolenie można by zorganizować na szczeblu wojewódzkim, ale Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Koszalinie mimo wielokrotnych próśb nie przydzieliło Zarządowi Okręgu lokalu na założenie planowanego Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego.

**St. Waszak**
Koszalin

## WZOROWA PRACA MODELARNI Nr 129

Aby zaspokoić zainteresowania młodzieży garnącej się w szeregi Ligi Lotniczej, przy kole kolejowym LL w Katowicach zorganizowana została modelarnia. Niemałą zasługą w organizacji modelarni Nr 138 (pod takim numerem została zarejestrowana) położyły Katowickie Zakłady Naprawcze Wagonów, które wykonały inwentarz, potrzebny do jej urządzenia. Narzędzia oraz materiał modelarski otrzymaliśmy z Okręgu Wojewódzkiego LL w Katowicach. Poza tym, postaraliśmy się o cztery obrabiarki mechaniczne do obróbki drzewnej: strugarki, piłkę taśmową, wiertarkę stołową, piłkę magnetyczną — włośnicową do cięcia sklejki. Mamy również urządzenie do natryskowego malowania farbą nitro-celulozową modeli latających (kompresor i pistolet natryskowy).

Dnia 3 czerwca 1950 r. nastąpiło otwarcie modelarni. Obecnie liczy ona 53 członków. Duża, widna sala modelarni zapełnia się trzy razy w tygodniu młodzieżą, która buduje modele szybowców, zapoznając się szczegółowo z ich konstrukcją. Jednym z członków modelarni jest konstruktor silników Wiktor Skudło, z którym wspólnie opracowujemy silniki pulsacyjno - odrzutowe do modeli latających.

Najwybitniejsi modelarze w naszym zespole, to: amatorzy Danszczyk, Grochala i Sławoński, Stochmiol i Kutarba — zdobywca rekordu Polski (czas lotu 3 min. 24 sek. — model bezogonowca) oraz juniorzy Zgrzebniok i Polaczek.

Modelarnia posiada własny odbiornik radiowy oraz ruchomy aparat projekcyjno - filmowy, przy pomocy którego co tydzień wyświetlane są filmy o tematyce lotniczej.

Do innowacji należy zaliczyć to, że składnice materiałów modelarskich oraz wypożyczalnia narzędzi znajduje się w pomieszczeniu modelarni. Narzędzia wydawane są na podstawie marek narzędziowych, a materiały modelarskie — na podstawie kwitów materiałowych. Niezależnie od tego wprowadzono tabele stanu materiałów, co pozwala szybko przeprowadzić kontrolę. Poza tym wprowadzono karty pracy, do których dołączone są kwity pobrania materiału modelarskiego.

**Zbigniew Łęcznar**
Katowice

## DLACZEGO...

**..Zarząd Okręgu LL w Koszalinie** dotychczas nie odpowiedział na list kol. Stanisława Dąbrowskiego z Kołobrzegu? Kol. Dąbrowski prosił o instrukcję w sprawie założenia koła LL, które chciał zorganizować przy swojej szkole.

Mimo, że od dnia wysłania listu minęło pięć tygodni, ZOLL w Koszalinie jeszcze nie nadesłał odpowiedzi. Prawdopodobnie uważa, że jeszcze czas. My jesteśmy innego zdania i za pośrednictwem SiM-u przypominamy niektórym pracownikom z Koszalina, że odpowiedź należy wysłać natychmiast (a)

**...przy Szkole Ogólnokształcącej im. M. Kopernika w Toruniu** modelarnia lotnicza jest nieczynna, a koło LL nie przejawia żadnej działalności?

W ubiegłym roku szkolnym modelarnia przy szkole istniała i chłopcy budowali modele, zdobywali stopnie modelarskie.

W tym roku jest inaczej. Kierownik modelarni bumeluje, a na pytanie chłopców — kiedy modelarnia rozpocznie pracę — odpowiada wymijająco, podając coraz inny termin.

Źle się dzieje z Ligą Lotniczą przy szkole im. M. Kopernika w Toruniu. Stan ten winien ulec jak najszybciej poprawie. (a)




Dzisiejsza „Poczta" przynosi wszystkim czytelnikom SiM-u wielką i radosną nowinę —**przyjęcia na szkolenie lotnicze rozpoczęte.** Liga Lotnicza organizuje w roku przyszłym szkolenie **instruktorów pilotażu silnikowego i szybowcowego, kursy instruktorów spadochronowych, kursy mechaników wyciągarkowych, pomocników mechaników lotniczych, szkolenie w pilotażu silnikowym i szybowcowym oraz kursy skoczków spadochronowych.**

Podanie z prośbami o przyjęcie na szkolenie przyjmują **Zarządy Wojewódzkich Okręgów Ligi Lotniczej.** Kandydaci ubiegający się o przyjęcie na szkolenie winni dołączyć do podań następujące dokumenty: własnoręcznie napisany **życiorys, świadectwo szkolne** lub jego uwierzytelniony odpis, uwierzytelniony odpis **poświadczenia obywatelstwa, świadectwo moralności** względnie opinię ZMP lub Partii w zapieczętowanej kopercie (Uwaga: świadectwo moralności wzgl. opinia nie może być starsza niż 1 miesiąc), **metrykę urodzenia** lub jej uwierzytelniony odpis, **2 fotografie** legitymacyjne w formacie 4×6 cm, **ankietę personalną** (Uwaga: ankietę personalną wypełnia się przy zgłoszeniu na Komisję Kwalifikacyjną), **dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej.** W wypadku ukończenia kursów lotniczych również należy złożyć odpowiednie świadectwo.

Kandydaci na kurs **instruktorów pilotażu silnikowego** winni odpowiadać wymaganiom zdrowotnym zezwalającym na służbę w lotnictwie bez ograniczeń — **wiek 18 — 30 lat** oraz ukończone **9 klas** szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej.

Kandydaci na **kurs instruktorów szybowcowych powinni** również odpowiadać powyższym warunkom z tym, że muszą być posiadaczami co najmniej **srebrnej odznaki szybowcowej.** Kandydaci na wymieniony kurs poddani będą egzaminowi wstępnemu z **Wiadomości o Polsce i Świecie Współczesnym, teorii lotu, meteorologii, prawa i przepisów lotniczych.**

Kandydaci na **kurs instruktorów spadochronowych** winni posiadać **wykształcenie** równe co najmniej **7-miu klasom Szkoły Podstawowej, wiek od 18 — 26 lat** oraz **uprawnienia sportowe skoczka spadochronowego II stopnia.** Pierwszeństwo w przyjęciach na kursy mają **kandydaci z ukończonym kursem pilotażu silnikowego oraz szybowcowego, skoczkowie spadochronowi, modelarze oraz absolwenci KWWL.**

Kandydaci na **kursy mechaników wyciągarkowych** winni posiadać **wykształcenie 7 klas Szkoły Podstawowej,** wiek nie przekraczający lat 35 oraz przygotowanie lotnicze odpowiadające III-mu **stopniowi wyszkolenia szybowcowego** (kandydaci nie muszą być obecnie uznani przez CIBLL za zdolnych do służby w lotnictwie). Składający podanie powinni załączyć **zaświadczenie lekarskie** jak dla kierowców samochodowych.

Kandydaci na **kursy mechaników lotniczych** muszą mieć ukończone **7 klas Szkoły Podstawowej, wiek** nie przekraczający **lat 25** oraz przygotowanie techniczne kierowcy, ucznia ślusarskiego itp.

**Absolwenci wszystkich wyżej wymienionych kursów mają zapewnioną pracę w placówkach Ligi Lotniczej.**

Kandydaci na **kurs pilotażu silnikowego** winni mieć ukończone minimum **7 klas Szkoły Podstawowej** oraz **wiek od 17 do 21** lat włącznie (rocznik od 1935 — 31). Ubiegający się o przyjęcie na **kurs pilotażu szybowcowego I i II stopnia** winni mieć ukończone **lat 16** (jednak nie więcej niż lat 20) **przeszkolenie modelarskie** lub **Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych.**

Kandydaci na **kursy skoczków spadochronowych** muszą mieć wykształcenie ogólne **równe 7 klasom Szkoły Podstawowej, ukończony kurs spadochronowy I-go stopnia oraz wiek 17 do 26 lat włącznie.**

Kandydaci na wszystkie kursy, którzy nie ukończyli lat 18, obowiązani są dołączyć do swych podań uwierzytelnione przez organy administracyjne zezwolenie rodziców lub opiekunów. Wyjeżdżający na kursy winni mieć załatwione zwolnienia urlopowe oraz uporządkowane dokumenty osobiste.

Podanie wraz ze wszystkimi potrzebnymi załącznikami (wymienionymi na początku „Poczty") można składać osobiście lub przesyłać listownie do Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej. W razie niemożności natychmiastowego skompletowania niektórych dokumentów należy złożyć zobowiązanie ich uzupełnienia.

Kandydaci zakwalifikowani na kursy mają zapewnione całkowicie bezpłatne szkolenie, wyżywienie, zakwaterowanie oraz zwrot kosztów podróży. Uczestnicy kursów instruktorów otrzymują w czasie ich trwania stypendia, a w razie posiadania rodziny — uposażenie równe średniemu wyposażeniu otrzymywanemu w czasie ostatnich trzech miesięcy pracy.

Absolwenci kursów pilotażu silnikowego i szybowcowego, a także kursów spadochroniarskich podpisują zobowiązania systematycznego treningu w Aeroklubach i Ośrodkach Treningowych LL, co ma na celu zapewnienie dalszego podnoszenia nabytych na kursach wiadomości.

Kandydaci, których podania zostały zakwalifikowane do rozpatrzenia, otrzymają wezwanie określające termin stawienia się przed komisją lekarską oraz kwalifikacyjną. Po pozytywnym załatwieniu podań kandydaci otrzymują skierowania do odpowiedniej szkoły LL. **Ci z Kolegów, którzy z braku miejsc nie dostali się na szkolenie w roku bieżącym winni ponowić swe podanie** (z zaznaczeniem, że ich dokumenty zostały złożone uprzednio) celem ich rozpatrzenia.

Podkreślamy raz jeszcze, że obecnie **podania należy kierować do Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej,** a nie jak to było dotychczas — do Zarządów ZMP. Wszystkim entuzjastom lotnictwa doradzamy pośpiech w składaniu podań.

Powyższe informacje stanowią odpowiedź na listy wielu kolegów, a między innymi dla tych których nazwiska podajemy poniżej:

**Czesława Nowickiego** ze Świdnicy, **Wojciecha Rawskiego** ze Skarżyska Kamiennej, **Henryka Baranowskiego** z Gaśna, **Wacława Andrusiaka** z Łosia, kol. kol. **Zdanowicza i Bohdziewicza** ze Świebodzina, **Alberta Justa** z Gniewskich Pól, **Jerzego Andrysiaka i Stanisława Leszczyńska** z Radomska, **Edmunda Łysaka** z Bydgoszczy, **Ludwika Wiehera** z Dugowa, **Krzysztofa Helabisia** z Kraśnika, **Witolda Skurczyńskiego** z Suchej, **Eugeniusza Lasoty** z Legionowa, **Sławomira Łasiewskiego** z Brzezin, **Wandy Kramarskiej** z Warszawy, **Witolda Bącaka** z Adamowa, **Renaty Drobczyńskiej** z Grudziądza, **Bolesława Filipkiewicza** z Piechowa, **Jana Krupy** z Otwocka, **Zygmunta Kołtuna** z Cieszyna, **Stanisława Dąbrowskiego** z Kołobrzegu, **Janusza Niesyna** z Wałcza, **Mariana Wolejszo** z Zabrza, **Bernarda Czarneckiego** z Lęborka, **Henryka Chitermana** z Wrocławia, **Mikołaja Bura** z Gródka, **Mieczysława Gadosia** z Nowego Purkowa, **Ludwika Maksymiaka** z Szebnia, **Rity Rosmus** z Będzina oraz **Edmunda Silskiego** z Wirka.

Wszystkim wyżej wymienionym Koleżankom i Kolegom dziękujemy za ich miłe listy. Równocześnie powiadamiamy ich, że w sprawach szkolenia lotniczego będziemy pisali niejednokrotnie. W wypadku powstania jakichkolwiek niejasności piszcie — wyjaśnimy!

**R.**

***Kącik aktywisty***

# O AKCJI PRASOWEJ

Jest rzeczą stwierdzoną, że gdy jakieś Koło LL nie wykazuje w pracy aktywności, to jego członkowie — nie czytają prasy lotniczej. Musimy tu od razu podkreślić, że całkiem błędne jest twierdzenie niektórych członków LL, jakoby prasa lotnicza służyła jedynie pilotom i modelarzom.

Zastanówmy się nad tym. Nie raz czy tamy w SiM-ie o pracy i osiągnięciach kół Ligi Lotniczej, modelarni, aeroklubów i ośrodków. W artykułach tych dzielimy się własnymi doświadczeniami, które potem stosujemy praktycznie w terenie.

Z powyższego wynika, że prasa lotnicza walczy na każdym kroku o coraz lepsze wyniki w pracy kół i o wzmożenie ich aktywności.

Wiemy o tym, że pracując — popełniamy szereg błędów. Prasa lotnicza potrafi pomóc w usunięciu naszych niedociągnięć. Również i w tym wypadku uczy ona, aby raz popełnionych błędów nie powtarzać więcej.

Nasuwa się pytanie: Czy prasa lotnicza dociera wszędzie? Otóż nie zawsze. Aby przez czytanie prasy lotniczej można było podnieść aktywność kół, to jest rzeczą oczywistą, że aktywiści LL — kolporterzy SiM-u i „Skrzydlatej" winni pisma te dostarczyć wszędzie.

Pięknymi osiągnięciami w werbowaniu prenumeratorów pocztowych może poszczycić się ZOLL-Kraków. Dzięki niedawno zorganizowanemu konkursowi w Okręgu Krakowskim listonosze wiejscy zwerbowali około 400 nowych prenumeratów. W Stalowej Woli Oddział Miejski LL zaopatruje 180 prenumeratorów w czasopisma łotnicze, ZOLL — Sopot — 800 prenumeratorów, młody Okręg w Zielonej Górze 150 prenumeratorów. Są to widoczne wyniki troski o rozwój czasopism lotniczych.

Niestety, mamy i takie Okręgi jak Bydgoszcz lub Kielce, które nie potrafiły dotychczas zwerbować prenumeratorów prasy lotniczej.

Akcje werbunku prenumeratorów można z powodzeniem zorganizować w naszych kołach LL przez wytypowanie kolporterów czasopism lotniczych.

Jakie zadania stoją przed kolporterami?

Musimy przede wszystkim zwerbować prenumeratorów wśród członków naszych kół. Raz w miesiącu należy zbierać należności za prenumeratę, którą z kolei wpłacamy skarbnikowi koła. Skarbnik **wpłaca zebrane pieniądze do PPK „RUCH" na konto PKO-I-15678, na adres: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.** W ten właśnie sposób zapewnimy naszym członkom regularne otrzymywanie prasy. Musimy jednak przy tym pamiętać, że z chwilą nadejścia pism obowiązani jesteśmy natychmiast dostarczyć je odbiorcom.

A jak przedstawia się sprawa czytelnictwa czasopism lotniczych w fabrykach, kopalniach i hutach? Tam właśnie musimy zapoznać robotników, przodowników pracy z naszymi osiągnięciami na odcinku lotnictwa sportowego. Budowniczowie naszej Ludowej Ojczyzny mogą przekonać się z czasopism lotniczych o tym, że Liga Lotnicza ma w ramach wielkiego Planu 6-letniego wiele poważnych zadań do zrealizowania.

Również i na wsi roztacza się przed nami szerokie pole do działania. Na pewno i tam nie brak aktywistów, którzy by werbowali prenumeratorów prasy lotniczej. Mamy doświadczenie z Okręgu Krakowskiego, w którym właśnie aktywiści LL — listonosze potrafili zorganizować konkurs z pomyślnymi wynikami.

Spróbujmy i na naszym terenie przy pomocy aktywistów zorganizować takie akcje. O trudnościach piszcie, Koledzy, do redakcji. Z pewnością Wam pomożemy. Stosujcie szerokie formy współzawodnictwa między kołami o zdobycie jak największej liczby prenumeratorów, i walczcie o należyte wykorzystywanie prenumerowanych czasopism.

**HENRYK ZAWADA**

# PRZEZ LOTNICZE OKULARY



### „LETECKY MODELAR“ O WYPRAWIE „CZELUSKINA“

**W 10-tym (październikowym) numerze czechosłowackiego miesięcznika lotniczego „Letecky modelar“ ukazało się tłumaczenie artykułu z SiM-u o wyratowaniu członków wyprawy polarnej na statku „Czeluskin“ przez lotników radzieckich.**

### 500 CZY 520?

Jak donosi szwajcarski miesięcznik lotniczy „Schweizer Aerorevue“ z października br. szwedzki pilot szybowcowy Alf Hedman poprawił dnia 5 lipca br. szwedzki rekord krajowy w przelocie otwartym z 418,5 km na 500 km. Wynikiem tym Hedman ustanowił jednocześnie nowy rekord krajowy w przelocie docelowym i zdobył trzeci z kolei diament do złotej odznaki. Przelot odbył się na trasie Söderhamm — Kalmar i trwał 7 godz. 51 min.

O przelocie tym pisaliśmy już w 36 numerze SiM-u z br., podając wiadomości według źródeł szwajcarskich. Wówczas jednak redaktorzy „Schweizer Aerorevue“ stwierdzili, że Hedman przeleciał nie 500 km, ale 520 km. Nic również nie wspomnieli o tym, że wyczyn szwedzkiego pilota klasyfikowany jest równocześnie jako przelot docelowy.

Zdecydujcie się, redaktorzy „Schweizer Aerorevue“: albo 500 albo 520. Informacje powinny być ścisłe

**J. Z.**

### LOTNICZE OSOBLIWOŚCI

O tym, że na II Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających w Poznaniu startowały modele o napędzie odrzutowym — to wiemy, ale że były to wodnopłatowce, dowiadujemy się poraz pierwszy z Expresu Poznańskiego z dnia 8 września br.

Pod szumnym tytułem „Polskie modele mają szanse na zajęcie czołowego miejsca w klasie wodnopłatowców odrzutowych(?)“ Express Poznański informuje liczne rzesze swoich czytelników o przebiegu piątego dnia zawodów, podczas którego miały podobno startować wyimaginowane przez autora sensacyjnej notatki odrzutowe wodnopłatowce.

Jak się to odbywało dowiadujemy się z poniższego fragmentu tej arcyciekawej notatki:

„Ze specjalnie zbudowanego basenu startowały od rana modele wodnopłatowców z rakietnicami odrzutowymi...“

Byłem na II Międzynarodowych Zawodach Modeli w Poznaniu, widziałem startujące modele, ale nie było wśród nich ani wodnopłatowców odrzutowych, ani modeli z „rakietnicami“, mimo że był basen „specjalnie zbudowany“. Rakietnice, owszem, widziałem, ale było to na obchodzie ostatnich wianków nad Wisłą, w czerwcu, kiedy puszczano świetlne pociski.

**(wil)**

### KTO ODGADNIE ?

**Nadesłał:**
**JERZY LEWICKI**
**Ciechanów**

Odczytać nazwisko znanego radzieckiego konstruktora silników lotniczych. Za prawidłowe rozwiązanie rebusu rozlosowane będą nagrody książkowe.




### NASZA OKŁADKA:

**Fragment z warszawskiej wystawy modeli redukcyjnych i latających, która otwarta została w dniu 7 grudnia br.**

### NOT POPULARYZUJE TECHNIKĘ LOTNICZĄ

W dniu 2 listopada br. w lokalu Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie prof. dr. Brzoska wygłosił odczyt pt. „Metoda utwierdzenia sprężystego w statyce lotniczej“.

Odczyty organizowane przez Naczelną Organizację Techniczną — Stowarzyszenia Inżynierów, Techników i Mechaników Polskich cieszą się coraz większą popularnością i przyczyniają do popularyzacji techniki lotniczej.

(z)

### CZY WIECIE, ŻE...

**...przodującym Oddziałem LL na terenie Okręgu Opolskiego jest Oddział Powiatowy LL w Strzelcach?**

**Zarząd Oddziału zorganizował we wszystkich większych zakładach pracy na swoim terenie koła Ligi Lotniczej i założył szereg modelarni. W ostatnich dniach Powiatowa Rada Związków Zawodowych w Strzelcach wyraziła zgodę na urządzenie w swej siedzibie ośrodka propagandowego LL.**

×

**...członkowie Koła LL w Szczakowej wykonali i ustawili w pobliżu dworca kolejowego piękną planszę z wykresami linii lotniczych w Polsce?**

**Praca koła LL w Szczakowej winna być przykładem nie tylko dla innych kół, ale nawet dla niektórych Zarządów Oddziałów i Okręgów Ligi Lotniczej, które w swoich miastach zapominają o propagowaniu osiągnięć naszego ludowego lotnictwa.**

**...Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) przesłała do Centralnego Aeroklubu ZSRR im Walerego Czkałowa wiadomość o zatwierdzeniu nowego absolutnego rekordu światowego, ustanowionego przez model konstrukcji Lubuszkina?**

**Model konstrukcji Liubuszkina z silnikiem benzynowym wykonał przelot długości 356,7 km.**

×

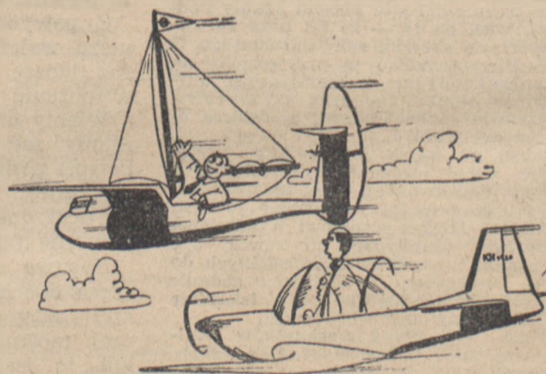
**...przy budowie wieży spadochronowej w Nowej Hucie najlepszą pracą wyróżnili się: 14-letni Jerzy Sobolewski i Stanisław Święch, uczniowie zawodowej Szkoły Metalowo-Budowlanej i członkowie Ligi Lotniczej.**

**Obok nich należy wyróżnić: Henryka Popielucha, Andrzeja Polecia, Ryszarda Krypę, Bolesława Makulę i Jerzego Trytka.**

**Dzielna siódemka osiągnęła najlepszą wydajność pracy przy budowie nowohutnickiej wieży, za co należy im się słuszna pochwała.**

### DLACZEGO...

**...Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Białymstoku nie odpowiada na listy członków LL? Np. Jeden z kandydatów na szkolenie szybowcowe, kol. Romuald Łukaszewicz z Białegostoku, wysłał w ubiegłym roku list do Okręgu z zapytaniem o warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe i do dnia dzisiejszego nie otrzymał odpowiedzi. Czy udzielenie odpowiedzi na to pytanie wymaga aż dwunastomiesięcznego namysłu?**



**To mój najnowszy wynalazek!**
**(„Letectvi“)**

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr. kwartalnie — 6 zł 60 gr. półrocznie — 12 zł 60 gr. rocznie 24 zł.
Wpłacać czekam na konto PKO I-15678 na adres:
Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH“ Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa ulica Ogrodowa 65 Telefon 6-21-48, 7-36-01, 8-76-65.
Nr Zam. 2971 2-B-46831

Zdjecia w numerze Koszewski—LL.
Numer oddano do kolportażu w dn. 10.XII.1951 r.